Enciclopedia Ilustrada de la

AVIACION

198 175 PTAS

La aviación infatigable ■ Heinkel He 219 Uhu
Escuadrones de la RAF ■ Fuerzas Aéreas: US Army Aviation



Editorial Delta, S.A.

Aviación civil

La aviación infatigable

Además de los famosos aviones de combate y de los grandes aparatos de aerolíneas, existe diseminado por todo el mundo un gran número de aeronaves más humildes cuyas funciones van desde el transporte ejecutivo a la evacuación de enfermos, pasando por el suministro a comunidades aisladas o la lucha contraincendios.

Los aviones corporativos no son siempre grandes reactores. Muchas empresas emplean aviones con motores de hélice para transportar sus ejecutivos y para cubrir las distancias entre factorías, que de otra manera son trayectos cansados y ávidos consumidores de horas. En la cúspide de esa categoría de aparatos se encuentran los turbohélices ejecutivos de las principales constructoras, como Beech, Cessna, Piper, Gulfstream, Swearingen y Mitsubishi. Beech fue la primera compañía introductora de un turbohélice ligero ejecutivo cuando, en 1964, anunció su Modelo 90 King Air. Basado en el Queen Air con motor de émbolo, este avión es una máquina de 7 a 9 plazas, ala baja y propulsada por un par de turbohélices Pratt & Whitney Canada PT6A, y tuvo tanto éxito que en la actualidad hay en servicio no menos de 1 340 ejemplares de esta versión básica. El Modelo 90 fue mejorado con una unidad de cola en «T» y se convirtió en el F90, al tiempo que Beech vendía también una versión sin presionizar, la U-21, al US Army. Para las empresas que precisen transportar mayor número de pasajeros existen el alargado Modelo 100 y los Modelos 200 y 300, que disponen de mayor potencia motriz y, una vez más, unidades de cola en «T». En Europa el King Air es empleado por un buen número de empresas, entre las que se encuentran Laura Ashley y United Biscuits. Beech ha puesto también en circulación una versión de carga del Modelo 200 y un tipo para misiones especiales, que en ambos casos sirven para ampliar más aún la gama King Air.

Cessna ha construido su serie «400» de bimotores durante casi dos decenios y vendido dos versiones de su turbohélice Contest: el Contest II original, de 7 a 10 plazas e identificable por sus ventanillas cuadradas, y el algo menor Contest I (denominado anteriormente Corsair). El Contest I es, esencialmente, un Cessna 421C Golden Eagle equipado con dos motores turbohélice Garrett TPE331 del que se han vendido alrededor de 200 ejemplares, si bien sólo 14 de ellos en Europa; ello da como resultado que este modelo sea raro de ver en esta orilla del Atlántico. El algo mayor Contest II ha sido utilizado durante años por la Automobile Association británica, basado en Coventry. Su tarea principal es devolver a sus hogares a los miembros de la AA que han padecido accidentes de automóvil, así como actuar como máquinas de control de tráfico y de transporte de los directivos de la AA.

Ppiper se sumó tarde al mercado del turbohélice y comenzó con un desarrollo de su bimotor de émbolo Navajo, equipado con motores PT6A y bautizado Cheyenne. Este modelo se ha expandido en un par de variantes llamadas Cheyenne IA y Cheyenne IIXL, que ofrecen alternativas en cuanto a carga útil y potencia motriz. El desarrollo Cheyenne III supone la extensión del fuselaje para ofrecer una cabida de nueve pasajeros, la instalación de un ala de mayor envergadura equipada con depósitos marginales y la adopción de motores PT6A repotenciados. Hay actualmente en servicio en torno a los 110 Cheyenne III y

El Cessna Modelo 402C está disponible en configuraciones de 10 plazas, de carga, y mixta de mercancías y pasaje, con la denominación de Utilitiliner. Existe también el Businessliner, con interior ejecutivo para dos tripulantes y hasta seis pasajeros. La compañía constructora ha vendido en torno a los 1 500 ejemplares (foto Austin J. Brown).





Uno de los cometidos adecuados para los modernos biturbohélices es la patrulla marítima. El avión de la fotografía es un Beech Super King Air 200T, uno de los modelos configurados para ese papel. Pese a su precio atractivo este tipo de aviones han tenido un impacto comercial discreto.

Piper ha anunciado ya su Cheyenne 400LS, que monta nuevos motores TPE331-14 que proporcionan un incremento de potencia de 280 hp con respecto a los utilizados por el Cheyenne III. El Cheyenne 400LS incorpora además presionización mejorada en cabina y utiliza grandes hélices cuatripalas Dowty-Rotol, que han obligado a Piper a dar al avión nuevos aterrizadores de mayor carrera. El Cheyenne 400LS ha aparecido en el mercado en 1985.

La flota mundial de turbohélices, de unos 12 000 aparatos, incluye también los Fairchil-Swearingen Merlin III y el alargado Merlin IV, el Mitsubishi MU-2 en sus versiones de fuselaje corto y largo, y la serie Turbo Commander, construida actualmente por la Gulfstream Aerospace de Bethany, Oklahoma. Estos Commander comprenden el Modelo 690C Commander 840 con la cabina de pasaje corta, configurada normalmente para cuatro pasajeros y dos tripulantes, y el Modelo 690D Commander 900 y el Modelo 695 Commander 1000 de cabina larga, con un asiento adicional y un lavabo en la sección posterior del alargado fuselaje.



Una de las tareas asignadas al brasileño EMBRAER Bandeirante es la ambulancia aérea. El ejemplar de la fotografía pertenece al Instituto Mexicano de Seguridad Social; las cifras del ejercicio 1980-81 son de 100 000 pacientes transportados sobre un total de 4 millones de kilómetros.

Líder de mercado

Esa flota de turbohélices comprende asimismo un buen número de Vickers Viscount configurados para aplicaciones ejecutivas, una cantidad creciente de British Aerospace Jetstream y no menos de 183 de los 200 Grumman Gulfstream construidos en los años sesenta. Sin embargo, en términos de mercado es Beech la compañía líder, con un 47% del total de aviones (los Turbo Commander representan el 13,5%) en tanto que los Piper Cheyenne y turbohélices Cessna constituyen el 12,5 % y el 7,5%, respectivamente.

Dado que un King Air C90 cuesta alrededor de 1,2 millones de dólares, hay compañías que optan por aviones con motores de émbolo en vez de turbohélices. A veces, en términos de diferencia práctica en tiempo de vuelo un sector de 500 km es demasiado corto, y un bimotor de cabina presionizada como el Cessna 421 Golden Eagle es una alternativa interesante. Cessna construye dos tipos presionizados, el Modelo 421 y el Modelo 414, que difieren principalmente en la potencia motriz, y el no presionizado Modelo 402C, que es ampliamente utilizado como taxi aéreo y por aerolíneas locales como la Provincetown Boston Airlines, con sede en Massachusetts. Piper tiene dos versiones sin presionizar del Navajo, incluido el Chieftain alargado, con 10 asientos, y un modelo presionizado, el Mojave. Hasta fechas recientes Piper construía también el Aerostar 700P, que era un bimotor de émbolo presionizado muy veloz, pero actualmente este tipo no figura ya en el catálogo de producción de la empresa. La otra gran constructora, Beech, ha tenido desde siempre una presencia mínima en este sector del mercado, pero construye todavía el Modelo B60 Duke, que presenta una cabina cuatriplaza presionizada y se vende a un ritmo de un ejemplar mensual.

En varios aspectos del transporte comercial y utilitario, los bimotores ligeros de 4 a 6 plazas han tenido una amplia aceptación. Una vez más, Beech, Cessna y Piper son las compañías líder de este espectro y sus modelos actuales respectivos son la serie Baron, el Modelo 303 Crusader y el Seneca. De este grupo, el tipo más firmemente establecido es quizá la serie Baron construida por Beech. El Baron original apareció en 1961 y era un derivado del famoso monomotor de altas prestaciones Modelo 35 Bonanza. Los Baron se han comercializado con varias opciones motrices en la gama de los 260 a los 285 hp; la mayoría de los aviones vendidos en el presente son de la



Avalado por una importante penetración en el mercado norteamericano de las líneas de aporte, el BAe Jetstream 31 será pieza significativa en las redes de las aerolíneas del próximo decenio. Metro Express explota actualmente un servicio de aporte en colaboración con Eastern Airlines (foto British Aerospace).



Parte de la preponderancia detentada por Cessna desde hace años se fundamenta en la adaptabilidad de sus diseños. Este U206 muestra su configuración hidro, que ha interesado a muchos pilotos privados y también a compañías comerciales.



El monomotor utilitario Cessna Caravan I voló por primera vez a fines de 1982. Su gran fuselaje de amplia sección permite el transporte de una importante cantidad de carga; ello no ha pasado desapercibido para Federal Express, que encargó 30 ejemplares con otros 70 en opción.

serie Modelo 58, que presenta el fuselaje alargado y una puerta doble trasera de acceso. Ello permite una configuración *club* en la que cuatro asientos están agrupados en dos parejas, uno frente a otro. Tanto la versión estándar como la presionizada del Baron 58 hoy disponibles se han labrado una buena reputación como aviones bien construidos, resistentes y fiables en vuelo. Algunos Baron son empleados por la Oficina Postal de Estados Unidos como aviones correo ligeros, cuyo cometido es volar de noche entre comunidades pequeñas.

La incorporación más reciente en el campo de los bimotores ligeros es el Cessna 303, un aparato algo mayor que los aviones tradicionales de esta categoría y que ofrece un nivel de confort importante contra un desembolso razonable. Remplazó al vendido Cessna Modelo 310 en 1982 y está propulsado por dos motores Teledyne Continental TSIO-520-AE de 250 hp dotados con hélices contrarrotativas que reducen el par que normalmente equeja a este tipo de bimotores. El Crusader fue lanzado a un precio, incluido el equipo IFR, de 229 500 dólares y tiene un alcance de 1 550 km a su velocidad normal de crucero de 330 km/h. Durante el primer año, el Modelo 303 consiguió un volumen de ventas de 130 unidades, pero el mercado de los aviones ligeros ha sufrido una depresión tan fuerte que esa cifra se redujo a sólo 57 aviones al año siguiente y la de 1984 fue similar. Como consecuencia, el Crusader ha tenido también poca incidencia en el mercado del sector en Europa.

Si bien estos aviones son empleados, de tiempo en tiempo, como transportes de mercancías, taxis aéreos y máquinas utilitarias generales, los auténticos peones de brega son los monomotores con grandes plantas motrices y voluminosas cabinas que pueden operar desde pistas remotas, en todo tipo de condiciones y proporcionar a mucha gente su único ligazón con el mundo exterior. Cessna ha lanzado recientemente un nuevo competidor en este mercado, el Caravan I, y espera que llene un vacío importante en las necesidades de los usuarios de aviones utilitarios. Es un avión de dimensiones respetables, de ala alta, tren de aterrizaje fijo y triciclo y un turbohélice Pratt Whitney Canada PT6A de 600 hp montado en el morro. El Caravan puede acomodar hasta 14 pasajeros y presenta una gran compuerta doble de carga en el costado trasero de babor. Este tipo puede tener una amplia aceptación entre aquellos usuarios que precisan transportar cargas voluminosas a puntos remotos, pues su cabina es capaz de aceptar dos contenedores de tipo D o una carga máxima de 1 650 kg. En términos prácticos, ello significa que el Caravan puede llevar 10 barriles estándar de petróleo o, en servicio con su primer comprador, Federal Express, un peso sustancial en paquetería. Cessna espera que el Caravan pueda ser también utilizado con esquíes o flotadores para cubrir también puntos remotos y de difícil acceso.

Los hidros de Cessna

Cessna no es, sin embargo, una recién llegada al campo de los aviones utilitarios. Durante casi 50 años ha venido construyendo monomotores ligeros destinados a operar bajo las condiciones más exigentes. Existen todavía muchos Cessna 180 equipados con flotadores y en activo en Canadá y en países sudamericanos: algunos de ellos salieron de fábrica en fechas ya tan remotas como 1955. Aparte de transportar alimentos, correo y otras cargas esenciales, estos Cessna sirven para llevar deportistas a remotas zonas de caza y pesca. La llegada a un río de abundante pesca en Ontario puede suponer de 20 a 30 minutos por vía aérea, mientras que por tierra podía demorar incluso días, o bien resultar imposible. Cessna ha desarrollado con el paso de los años su línea de aviones utilitarios hasta un grado considerable y actualmente vende

Parte importante de la actual aviación general es la fumigación agrícola. Este Cessna AG Truck libera su carga de productos químicos a través de su sistema hidráulico de atomización, compuesto de 12 toberas. Su tolva interna tiene una capacidad de 1 060 litros (foto Cessna).





Un avión de estética algo difícil, el PZL-Mielec M-15 Belphegor no ha conseguido remplazar al Antonov An-2 como fumigador de cosechas. Se precisan para ese fin varios miles de aviones y es posible que ese sustituto sea el An-3, construido también en Polonia.



Modelo militar de la II Guerra Mundial adaptado para la lucha contraincendios, este Consolidated Privateer sirve con la Hawkins and Powers de Wyoming. Gracias al espacio de su bodega de bombas, el Privateer puede llevar una gran cantidad de retardante químico.



A medida que los transportes militares son retirados del servicio activo aparecen nuevos modelos en los parques de las compañías norteamericanas dedicadas a la extinción de incendios. Este ejemplar es un Fairchild C-123 Provider utilizado por la USAF.

principalmente su Modelo U206 Stationair de seis plazas y una versión alargada, la Modelo 207 Stationair 8, para esos fines. El Stationair 8 tiene una gran compuerta doble de carga e incluso es empleado por buen número de clubes paracaidistas. Cessna ha construido asimismo algunos Modelo 185 Skywagon, un tipo de seis plazas basado en el Cessna 180 original.

Un atributo importante en un avión que deba cumplir tales prestaciones es la posibilidad de despegar y aterrizar en espacios muy confinados. La solución más fácil es convertir el Cessna o Piper de serie con uno de los *kit* STOL desarrollados por Robertson. Éste puede mejorar la distancia de un Cessna 180 en un 40% debido a que esos sistemas especiales de alta sustentación reducen la velocidad de aproximación a unos 40 km/h. El secreto de tales modificaciones es que los alerones del avión desciendan cuando se calan los flaps, de manera que se incremente la sustentación en las secciones externas alares. Este cambio se combina con escuadras de guía para entrada en pérdida y un sistema automático de compensación, junto con modificaciones en la deriva de algunos modelos. El resultado es que un hidroavión Cessna 185, que normalmente necesita una distancia de despegue de 515 m, es capaz de superar un obstáculo de 15 m tras una carrera de sólo 360 m. Por supuesto, existen varios aviones que incorporan características STOL en su diseño básico. Un buen ejemplo de ello es el Helio Courier, que sirvió en Vietnam y ha vuelto a las cadenas de producción tras seis años de ausencia; actualmente se comercializa en la versión Modelo 800, con un tren de aterrizaje reformado y mayor potencia motriz.

Aviones agrícolas

Los aviones de aplicaciones agrícolas afrontan problemas de tipo diferente. El rociado de cosechas con productos líquidos o en polvo ha adquirido una gran importancia desde principios de los años setenta, y los Super Cub artesanalmente modificados y otros tipos convertidos han dejado paso a modelos especializados, diseñados para esa labor. La gama en tamaño y capacidad de la tolva va desde los 568 litros del Piper PA-25 Pawnee a los 1 893 litros del Turbo Thrush. El avión agrícola más inusual ha sido quizá el PZL M-15 Belphegor, un biplano bifuselaje con un único reactor AI-25, dos tolvas situadas entre las alas y una carga útil de 2 540 kg. Pero en vez de él se fabricará en cantidades previsiblemente vastas el biplano a turbohélice An-3. Como en otros aspectos de la aviación general, Cessna es actualmente líder del mercado con sus modelos Ag Husky y Ag Truck. Piper se apeó del negocio de los aviones de fumigación en 1981 y suspendió la producción del Pawnee y del Pawnee Brave: la demanda de nuevos aviones ha decrecido tanto que incluso Cessna vendió sólo una o dos unidades en 1984. El biplano íntegramente metálico Grumman Ag Cat sigue en producción a cargo de la Schweizer Aircraft de Elmira (Nueva York) y utiliza el motor radial Pratt & Whitney R-1340.

Veteranos contraincendios

La aviación general comprende también buen número de viejos aviones que deben ser desguazados a medida que se hace imposible obtener respuetos para mantenerlos en vuelo. Están aún en uso varios Douglas DC-3 en tareas contraincendios secundarias, e incluso en funciones tales como la fumigación de cultivos. El grupo quizá más extraño es el de los «bombarderos de agua». En el sur de California y en los estados septentrionales de EE UU es omnipresente el riesgo de grandes incendios forestales, de modo que se ha reunido un número importante de grandes aviones, muchos militares retirados, y convertidos para lanzar materiales retardantes. Existen todavía unos pocos Lockheed PV-1 Ventura y Lodestar en servicio con grandes depósitos ventrales, en tanto que el Hemet Valley Flying Service utiliza algunos Grumman Tracker dados de baja por la US Navy y convertidos en «bomberos». Para la detección de fuegos estas compañías utilizan varios tipos de aviones ligeros entre los que se cuentan los Cessna O-2A, que ya sirvieron como máquinas de control aéreo avanzado en Vietnam; en cuanto a los aviones contraincendios en sí, la gama va del Fairchild C-119 Packet al Boeing KC-97G Stratofreighter. Por lo menos un hidrocanoa Martin JRM-1 Mars está en activo en Canadá y es capaz de posarse en lagos de tamaño adecuado al tiempo que admite agua en sus depósitos de 26 500 litros a fin de reducir el tiempo de cada salida al mínimo imprescindible. Toda esta amplia y heterogénea flota espera su progresiva renovación. En la actualidad la única firma especializada en aviones contraincendios diseñados como tal es de Havilland Canada.

Un Douglas DC-6B libera su carga retardante, compuesta a base de borato. Bajo el fuselaje son visibles las puertas del compartimiento del producto químico. Este avión en particular pertenece al Sis-Q Flying Service de Chico, California.



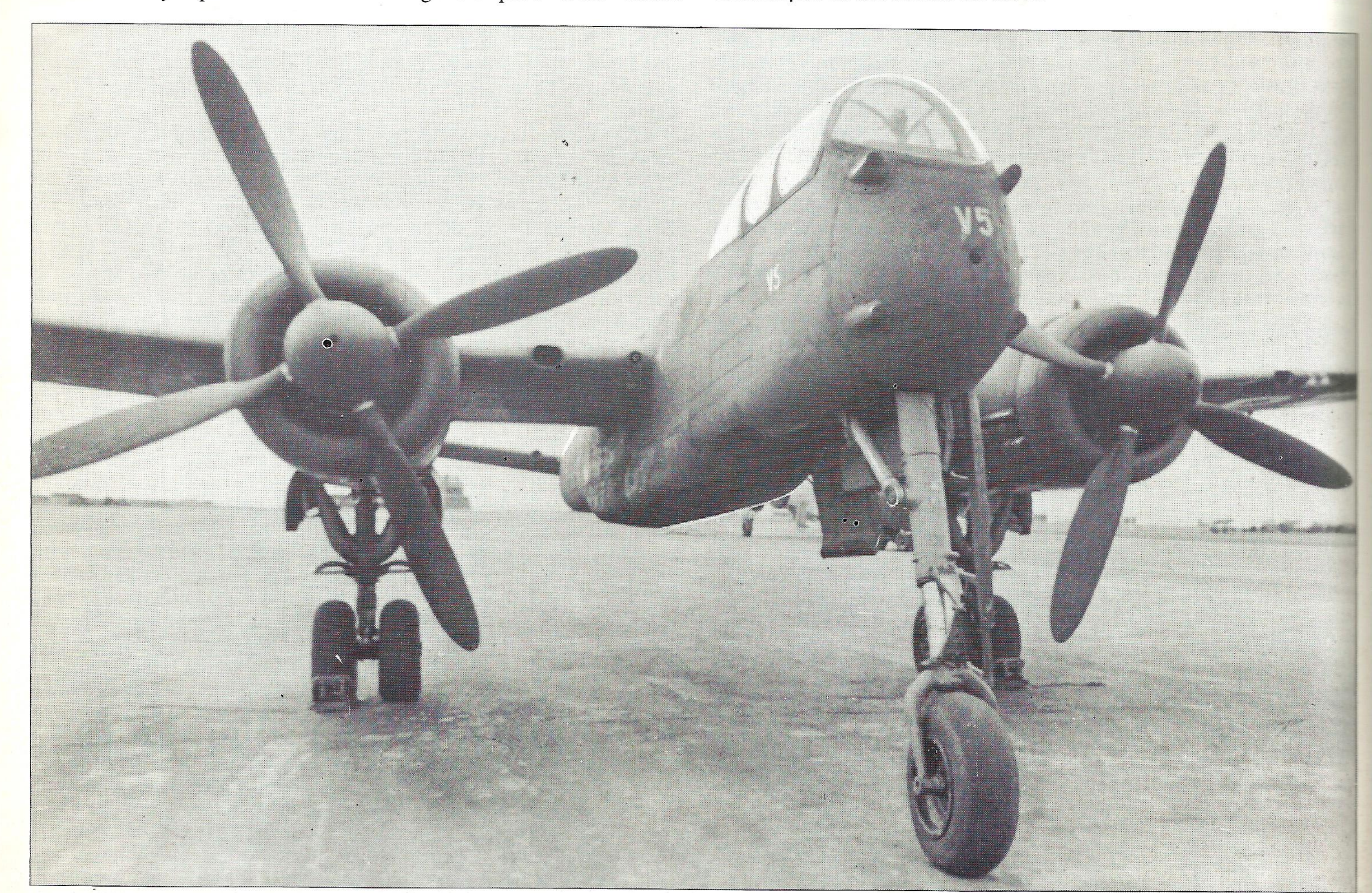
Heinkel He 219

El «Búho» de Heinkel fue posiblemente el mejor caza nocturno de la II Guerra Mundial. Crisol de un buen número de innovaciones técnicas, nació en un mundo de intrigas políticas, agrias disputas y posturas ferozmente atrincheradas, por fortuna para sus víctimas: los cuatrimotores del Mando de Bombardeo de la RAF.

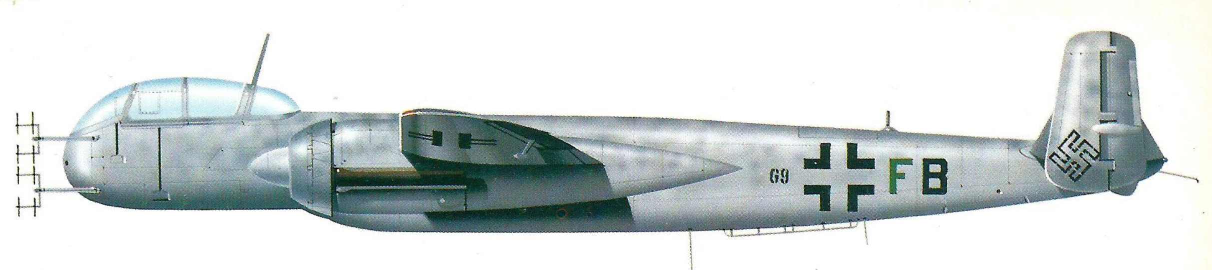
El famoso ingeniero británico sir Sydney Camm solía decir: «Sigue la especificación oficial y estás apañado». Se han dado muchos casos en que un avión de combate de primera fila ha nacido de la forma que lo conocemos gracias a que el equipo de diseño ha visto la manera de afrontar la tarea de una forma mejor y más eficiente. Ejemplos obvios de lo dicho son el de Havilland Mosquito y el General Dynamics F-16. Otro ejemplo es el Heinkel He 219. Diseñado como un versátil avión polivalente, fue finalmente desarrollado como un caza nocturno puro al que se le achacó ser excesivamente especializado.

Ernst Heinkel AG fue una de las mayores firmas aeronáuticas de la Alemania de Hitler y, ciertamente, la más experimentada en la construcción de aviones de combate. A mediados de 1940, su sede central de Rostock-Marienehe estaba sobrada de ingenieros bien cualificados y aprovechó esta contingencia para crear varios proyectos, uno de los cuales fue el Projekt 1064. Se trataba de un *Kampfzerstörer*, lo que en la práctica quería decir que era un avión polivalente apto para cometidos de caza, ataque, reconocimiento e, incluso, torpedeo. Incorporaba muchas características avanzadas, como una cabina biplaza en tándem y presionizada situada en un morro parecido a la cabeza de un ofidio, ala de implantación media-alta, enormes góndolas motrices alares que alojaban los aterrizadores principales, de dos ruedas, de su tren triciclo, unidad de cola bideriva y barbetas artilladas defensivas mandadas por control remoto.

En este encuadre del prototipo He 219 V5 se aprecian varias características del modelo básico, como el zancudo aterrizador delantero, que al retraerse giraba 90° y se escamoteaba plano bajo la cabina. Se aprecian también las aberturas alares y ventrales para los seis cañones MG 151/15.



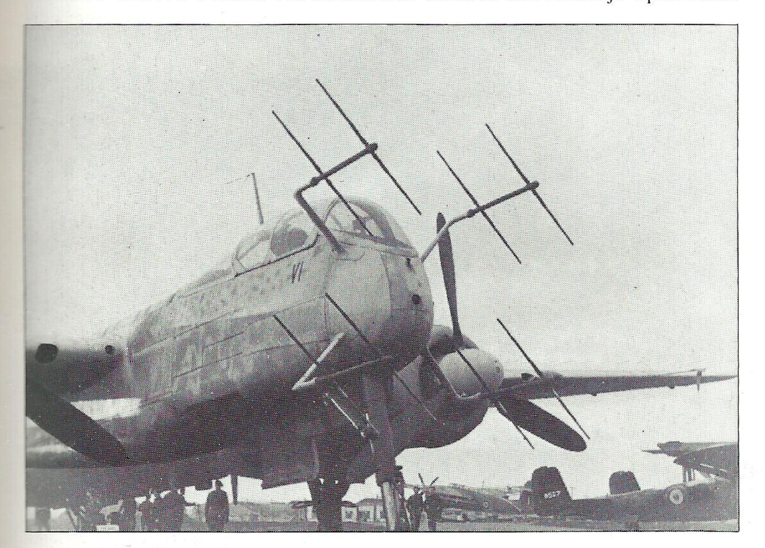
El G9 - FB fue un He 219A-O empleado por el I/NJG 1 desde Venlo, en los Países Bajos, en junio de 1943. El 11 de junio, y pilotado por Werner Streib, este avión derribó cinco Lancaster en la que era la primera salida operacional del Uhu.



Era justamente lo que la Luftwaffe necesitaba, pero las previsiones a largo plazo no parecían ser el fuerte del ObdL (Alto Mando de la Luftwaffe). En lugar de eso, el Projekt 1064 fue considerado inadecuado por emplear tantas soluciones radicales. La idea «americana» del tren de aterrizaje triciclo fue rechazada; además, Heinkel había sido lo suficientemente temerario como para elegir el motor Daimler-Benz DB 603, una voluminosa y potente planta motriz que, como el proyecto de Heinkel, no había sido requerida oficialmente, de manera que fue también rechazada. El Projekt 1064 fue simplemente arrinconado y olvidado.

El General der Nachtjagd (caza nocturna), Josef Kammhuber, estaba librando un combate en solitario para edificar la vital fuerza de caza nocturna de la Luftwaffe. Repetidamente había fracasado en sus esfuerzos por conseguir un caza nocturno verdaderamente efectivo y diseñado desde el principio para tal fin, pero finalmente consiguió una audiencia personal con Hitler. Salió del despacho del dictador con «poderes especiales» que le permitían superar cualquier oposición; gracias a esos poderes, en octubre de 1941 el Projekt 1064 se convertiría en el He 219, mediante un contrato de desarrollo. Kammhuber había quedado fuertemente impresionado por el potencial de este diseño en el curso de una visita a Rostock y decidió que ese podría ser el caza nocturno que estaba buscando. (Por esa misma época, Focke-Wulf recibió un contrato por un caza nocturno que se convirtió en el Ta 154, llamado Moskito por estar construido de madera; no llegó a entrar en servicio.)

Pocos cambios se introdujeron en el diseño de Heinkel, que conservó sus barbetas con dos MG 131, situadas encima y debajo de la sección de popa del fuselaje, y también su carga de 2 000 kg de bombas. El armamento de tiro frontal debía consistir en dos cañones MG 151/15 en las raíces alares y en una instalación ventral de dos MG 151/20 o de los mayores Mk 103 de 30 mm. El avión básico era un limpio y eficiente diseño a base de revestimiento resistente, con poderosos flaps ranurados (a veces descritos de forma incorrecta como de tipo Fowler). Los motores presentaban radiadores circulares que les daban el falso aspecto de plantas motrices radiales, y se había instalado una escalerilla retráctil para permitir el acceso a la elevada cabina, en la que el piloto y el radarista se sentaban espalda con espalda y disfrutaban de un excelente campo visual. Se montó una ametralladora MG 131 de 13 mm para la defensa trasera dorsal. En la sección central del fuselaje aparecían tres depósitos que albergaban un total de 2 600 litros de combustible.



Fotografiado en Farnborough en 1945, este He 219A-7 con motores de la serie G puede identificarse por la forma de las tomas de aire de los motores situadas en los bordes de ataque alares. La cifra romana VI indica la instalación del FuG 220d con *Streuwelle* n.º VI. Este avión fue entregado al I/NJG 1 para su evaluación.

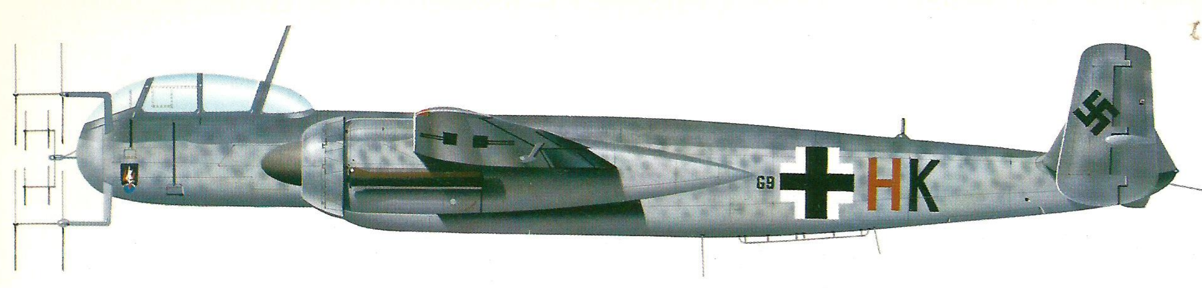
El He 219 V1 (primer prototipo) realizó su vuelo inaugural el 15 de noviembre de 1942 y demostró buenas prestaciones y características de pilotaje. El único problema real era una pobre estabilidad en guiñada y alabeo, que se rectificó en el tercer avión mediante la ampliación de las derivas y la extensión de la sección popel del fuselaje. A continuación comenzó un proceso de desarrollo y adecuación del armamento que fue en realidad tan complejo que ni tan sólo hoy se ha podido desentrañar por completo. Incluso durante la guerra, el RLM (Ministerio del Aire alemán) pidió que se simplificase la profusión de tipos y designaciones. De hecho, los prototipos volaron con 29 variaciones de armamento, al tiempo que los planes de producción en serie no pudieron llevarse inmediatamente a la práctica a causa de las repetidas incursiones aéreas sufridas por Rostock en marzo y abril de 1942, en las que por dos veces resultaron destruidos casi todos los planos del He 219.

Competición y contratos

Ya en agosto de 1942 Kammhuber había comunicado a Heinkel que quería tener un *Gruppe* operacional completo para el 1 de abril de 1943, en un momento en que la suma total de aviones He 219 era de cinco prototipos. En la primera semana de 1943 el tercer prototipo He 219 sostuvo un combate simulado contra un Junkers Ju 188 (modelo apoyado por Milch como futuro caza nocturno); ello acabó en un informe del RLM en el que se destacaban todos los defectos del He 219 y se omitían las entusiastas opiniones de sus pilotos. Incluso se llegó a sugerir que el Messerschmitt Bf 110 era una buena alternativa al nuevo caza. No obstante, a finales de ese mes Heinkel recibió el primer contrato de producción, por 127 aviones.

El 25 de marzo de 1943 tuvo lugar otra evaluación comparativa en vuelo entre un He 219 (posiblemente el V4, con un radar FuG 212 Lichtenstein C-1) pilotado por el *Gruppenkommandeur* del I/NJG 1, el mayor Wernher Streib, y un Ju 88S y un Dornier Do 217N. El segundo quedó pronto descartado, pero el Junkers estaba pilotaje por un piloto tan famoso como Streib, el *Oberst* Wiktor von Lossberg. Pero aún así no quedó más remedio que aceptar la superioridad del He 219, al que por entonces se había bautizado Uhu (búho). Los primeros He 219A-0 de preserie fueron entregados a partir de finales de mayo de 1943 en los subtipos He 219A-OR1 y R2, en los que el contenedor ventral alojaba respectivamente cuatro MK 108 y cuatro MK 103. Ambas armas tenían un calibre de 30 mm, pero la primera era una compacta pieza de baja velocidad que pesaba 59 kg, mientras que el MK 103 era un enorme cañón de 145 kg y de tremenda potencia. Los cañones alares fueron usualmente MG 151/20. El piloto contaba con volante de mando, para que pudiese utilizar indistintamente ambas manos y también para que cupiesen en él más botones. Los cañones se mandaban con la mano derecha: el botón superior accionaba las armas del fuselaje y el delantero las de las alas. Una adición posterior en al menos uno de los He 210A-O fue un asiento lanzable de aire comprimido para cada uno de los tripulantes, el primero en servicio en todo el mundo. Del mástil de la cabina a cada deriva iba un cable de radio MF, pero que no perjudicaba un posible lanzamiento en emergencia, y Heinkel se anticipaba de hecho a los acontecimientos al sugerir que el He 219 pudiese estar propulsado a reacción. Ello explica la elección de un tren de aterrizaje triciclo.

Las primeras entregas fueron a parar al I/NJG 1 de Venlo, en la frontera con los Países Bajos, donde Streib esperaba que el nuevo modelo pudiese demostrar mejor sus cualidades. Montaba ahora un radar C-1, un tipo intermedio superior al FuG 202 pero que usaba el mismo conjunto de dipolos sintonizados a una frecuencia de 490 MHz. La primera misión de combate estuvo protagonizada



Un He 219A-2/R1 del 1./NJG 1, basado en Sylt en la primavera de 1945. Las superficies inferiores negras respondían al empleo de este avión en misiones nocturnas de ataque al suelo contra las fuerzas aliadas en el norte de Alemania.



Un He 219A-2 del 2./NJG 1 empleado desde Munster-Handorf en setiembre de 1944. Este aparato lleva el emblema de la Nachtjadg en la proa y antenas para los FuG 220 Lichtenstein SN-2 y FuG 212 Lichtenstein C-1 Morgenstern.

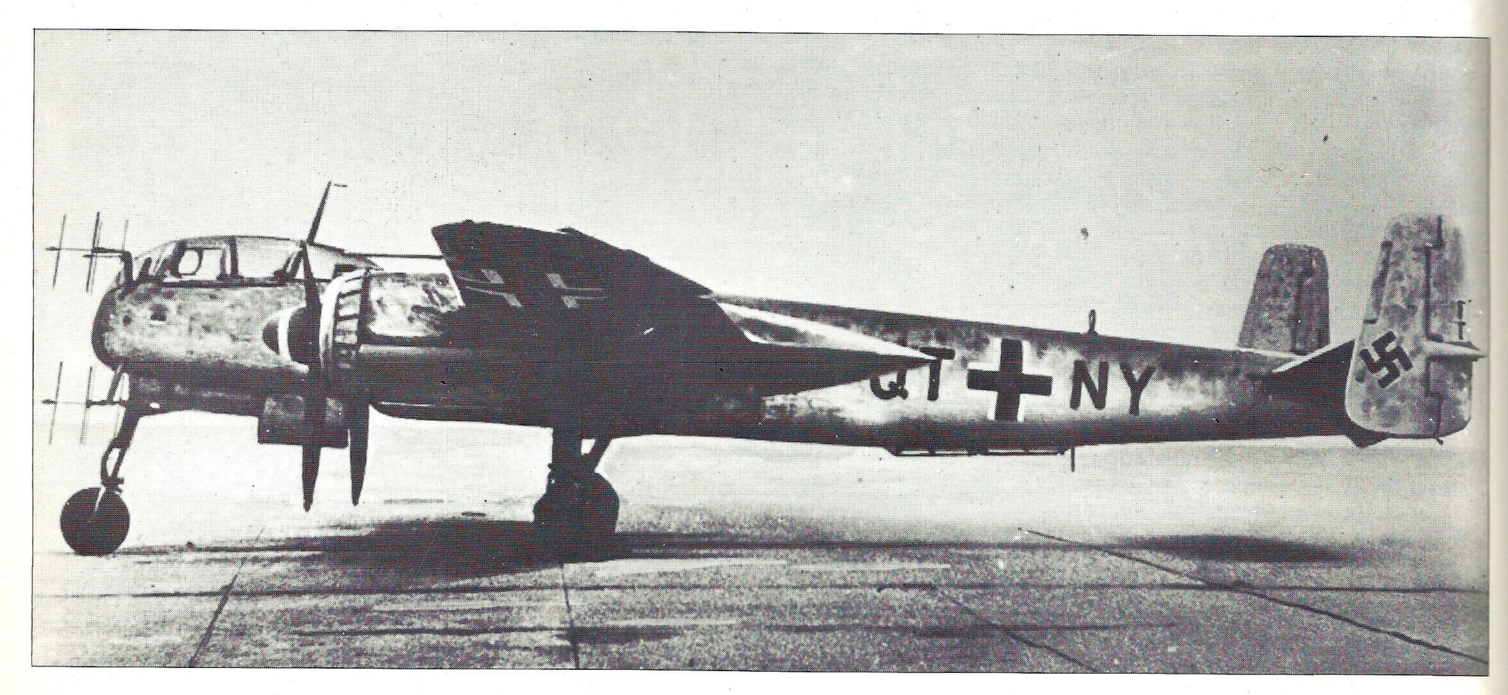
por el propio Streib, con Fischer como radarista, en la noche del 11 al 12 de junio de 1943 y en el He 219A-O matriculado G9+FB. Esa misión fue épica, pues el Uhu derribó cinco bombarderos pesados de la RAF. Sin embargo, al regresar a la base Streib erró la aproximación a causa de que se había empañado el parabrisas. Cuando vio las luces de la pista en el último momento, caló los flaps al máximo a una velocidad excesiva; ello dio como resultado que el avión efectuase una toma demasiado dura y que rompiese la célula, pero ambos tripulantes salieron indemnes.

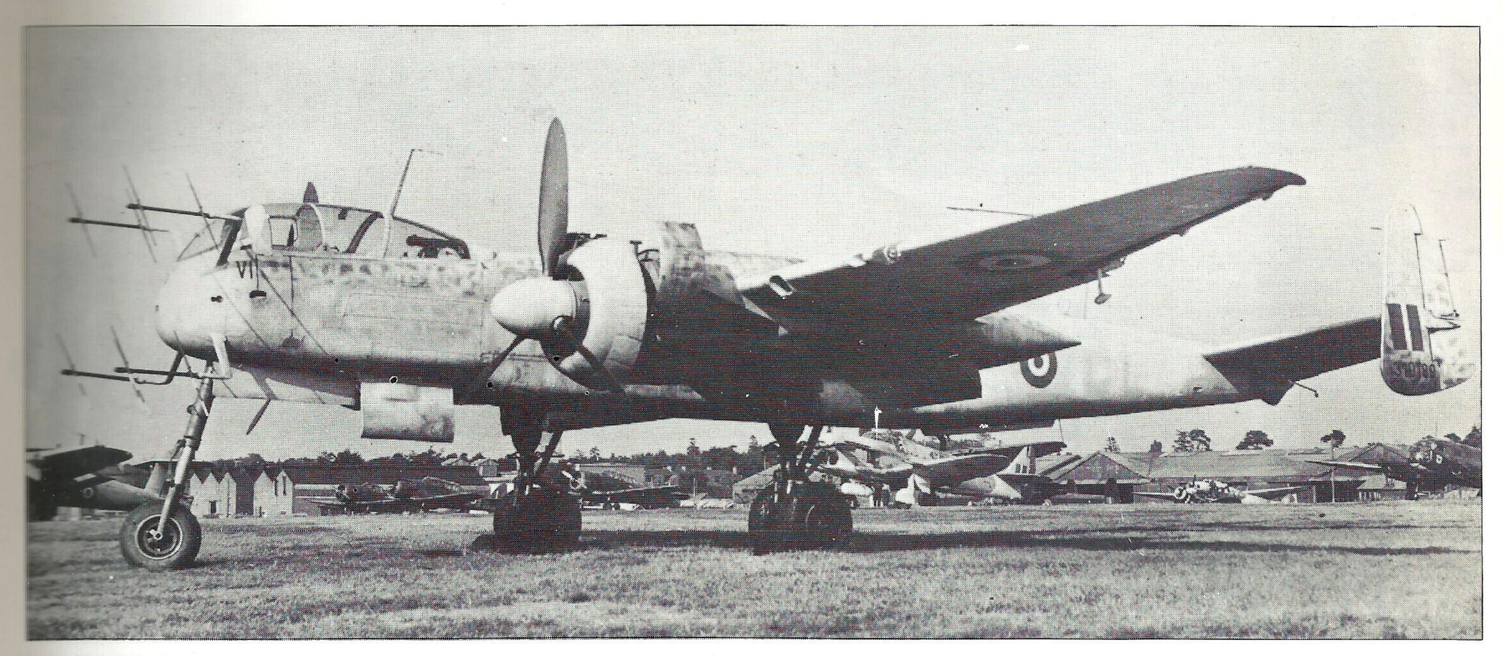
Informado de ese éxito, Milch dijo: «De acuerdo, pero Streib es capaz de abatir ese mismo número de aviones pilotando cualquier otro modelo». Sin embargo, durante los diez días siguientes, estos inmaduros aviones realizaron otras seis salidas en las que derribaron 20 bombarderos de la RAF, entre ellos seis Mosquito. Eran los primeros Mosquito interceptados de noche, una hazaña que ni el propio Milch pudo ignorar. El problema mayor era que, a pesar de que existía la principal cadena de montaje de Schwechat, que otra de Marienehe estaba a punto de comenzar las entregas y de que se estaba organizando una tercera en la vasta factoría de Oranienburg, la amplia red de instalaciones de Heinkel era incapaz de producir el He 219. Ello era debido en parte a la fantástica profusión de subvariantes, muchas de las cuales hubieron de desarrollarse para acallar las quejas oficiales. Se debía también a la escasez de algunos componentes vitales, notablemente los motores. Así, mientras que los planes oficiales prevenían la entrega de 100 unidades mensuales, las cifras reales difícilmente pasaron de 12 por mes.

Los diferentes subtipos se relacionan en nuestra sección habitual. Pocos de ellos alcanzaron el estátus de producción, en tanto que algunas de las características que llegaron a estandarizarse fueron la extensión de las góndolas motrices para alojar más combustible, la eliminación de la ametralladora trasera (excepto en la triplaza He 219A-5/R4), la instalación del poderoso radar FuG 220 Lichtenstein SN-2 con la red de dipolos *Hirschgeweih*, el radar de alerta de cola FuG 220, los asientos lanzables y, no menos importante, el armamento *schräge Musik* (literalmente, música de jazz). Este último se remontaba a 1941, había sido propuesto por los ingenieros de armamento de Tarnewitz y evaluado por un *Experte* de la NJG, el *Oberleutnant* Rudolf Schoenert. La idea era utilizar cañones montados oblicuamente para que disparasen hacia arriba desde la sección central del fuselaje; ello se conseguía tras haber situado el caza debajo del bombardero enemigo, volando en formación y apuntando las armas mediante un visor especial. Este concepto fue considerado posible partiendo de la base de que los bombarderos británicos no sólo no llevaban armamento ventral, sino tampoco ninguna ventanilla en esa posición, desde la que podría descubrirse cualquier caza que volase en formación debajo del cuatrimotor. La instalación *schräge Musik* habitual en los He 219 comprendía dos cañones MK 108, cada uno con 100 proyectiles, montados a popa de los depósitos del fuselaje y con una inclinación de 65°.

A mediados de 1944, quienes tuvieron tiempo para recapacitar sobre el tema comprendieron que la campaña desatada contra el

La última versión de la serie A fue la He 219A-7, el principal modelo en activo. Con la planta motriz mejorada DB 603G, este caza nocturno pesadamente blindado llevaba asientos lanzables para ambos tripulantes, aviónica mejorada y armamento incrementado. Un ejemplar fue entregado al I/NJG 1.





Fotografiado durante su evaluación en Gran Bretaña después de la guerra, este He 219A-5/R2 muestra la sección trasera de la cabina rediseñada tras la eliminación de la ametralladora MG 131 orientable, arma que ya había sido desmontada previamente por las unidades usuarias del modelo.

Uhu había sido un error. Milch había desaparecido de escena y la producción aeronáutica era objeto de un masivo esfuerzo dirigido por Albert Speer. En el marco de ese esfuerzo, sin embargo, el *Notprogramm* (programa de emergencia) del 1 de noviembre de 1944 ponía fin a la producción de casi todos los modelos de aviones a excepción de los reactores y los cazas monoplazas. De este modo, el He 219 nunca pudo disfrutar del amplio programa de producción que en realidad merecía. El He 219 no equipó a ninguna unidad que no fuese el I/NJG 1 (algunos ejemplares fueron entregados a los II/NJG 1, NJGr 10, Erg./JG2 y los NJSt Finnland y Norwegen, pero siempre en cantidades triviales). En junio de 1944 el I/NJG 1 disponía de 20 Uhu, casi todos de los tipos He 219A-2 y He 219A-5. Por entonces, los Mosquito de la RAF no sólo actuaban como bombarderos y guías de formaciones, sino también como aparatos de intrusión, de manera que el número de He 219 que no regresaban de sus misiones creció significativamente.

Opiniones de todo tipo

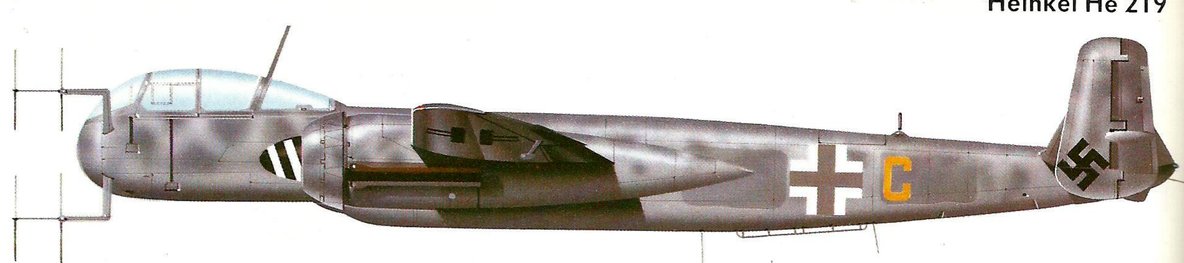
Pero, en suma, ¿cuál es la valoración operacional de este controvertido modelo? Sin duda, fue un diseño de gran mérito para ser de 1940 que, en una sociedad más ordenada, hubiese podido ser desarrollado para otros muchos cometidos y con buenos resultados, como sucedió con el británico Mosquito. La masa de subtipos sólo sirvió para perjudicar las cifras de producción; además, la consistente incapacidad de Junkers y Daimler-Benz de entregar los tan ansiados motores impidió que apareciesen versiones más avanzadas que hubiesen puesto al He 219 en un primer plano de la aviación de combate. En lo que respecta al avión en sí, las opiniones están divididas.

De acuerdo con Gebhard Aders, autor de *Geschichte der deutschen Nachtjagd*, el He 219 «nunca alcanzó los valores especificados en su manual. Con los depósitos casi llenos y todo su armamento, el He 219 difícilmente pasaba de los 8 000 m… Cuando montaba el Lichtenstein y los escapes apagallamas, su velocidad máxima era de 500 km/h a esa cota de vuelo.» Por otra parte, sostiene que «El He 219 era el único caza nocturno alemán capaz de trepar con un solo motor, e incluso en esas circunstancias abortar un aterrizaje para intentarlo de nuevo», opinión corroborada por antiguos pilotos de este avión. Sin embargo, uno de los más reputados pilotos de pruebas de todos los tiempos, el capitán de navío E.M. «Winkle» Brown, quien pilotó varios He 219 capturados, escribió que el He 219 «Sufría la que quizá sea la característica más indeseable en un avión bimotor: estaba falto de potencia. Este defecto hacía que tanto el despegue como el aterrizaje fuesen críticos».

Corte esquemático del Heinkel He 219A-5

1 Antena del FuG 212 Lichtenstein C-1
2 Antena del FuG 220 Lichtenstein SN-2
3 Proa blindada
4 Parabrisas curvo de una pieza
5 Limpiaparabrisas
6 Asidero
7 Vidrio interior blindado
8 Visor Revi 16B
9 Visor blindado (eliminado en los aviones de producción tardía)
10 Palanca mando
11 Visor Revi 16A-N en techo (para *schräge Musik*)
12 Apoyacabeza plegable
13 Asiento lanzable piloto, por aire comprimido
14 Consola instrumentos babor
15 Estribos
16 Escalerilla acceso tripulación
17 Pata aterrizador delantero
18 Puertas aterrizador
19 Botellas aire comprimido
20 Mecanismo retracción aterrizador
21 Soporte asiento lanzable
22 Asiento lanzable del radarista
23 Abertura para pistola señales
24 Apoyacabeza plegable
25 Mástil antena
26 Pantalla radar FuG 212
27 Pantalla radar FuG 220
28 Cuaderna fuselaje (n.º 9)
29 Abertura cañón raíz alar babor
30 Depósito delantero carburante, 1 100 litros
31 Boca llenado combustible
32 Antena D/F suprimida
33 Unión larguero maestro
34 Tubo apagallamas
35 Depósito líquido refrigeración
36 Árbol hélice
37 Ojiva
38 Hélice velocidad constante VDM
39 Motor Daimler-Benz DB 603E
40 Sobrecompresor
41 Depósito aceite
42 Depósito fluido deshielo hélice
43 Larguero maestro alar
44 Unidad calefactora ala estribor
45 Toma aire
46 Radioaltímetro FuG 101
47 Luz navegación estribor
48 Alerón estribor
49 Estructura alar
50 Compensador alerón
51 Estructura flap
52 Martinete flap
53 Paneles inspección intradós
54 Depósito carburante góndola, 390 litros
55 Alojamiento aterrizador estribor
56 Sección interna flap
57 Puertas aterrizador
58 Articulación aterrizador
59 Mamparo parallamas
60 Depósito combustible encendido motor
61 Depósito central carburante, 500 litros
62 Boca llenado
63 Cuaderna fuselaje (n.º 17)
64 Fijación trasera alar
65 Cañón MG 151 babor
66 Punto principal fijación ala-fuselaje
67 Tolva munición (300 dpa; cañón de raíz alar y trasero ventral babor)
68 Tolva munición (300 dpa; cañón delantero ventral babor)
69 Depósito fluido deshielo hélice
70 Depósito aceite
71 Accesorios motor
72 Bancada motor
73 Motor Daimler-Benz DB 603E

Utilizando desde Finsterwalde en diciembre de 1944, este He 219A-5 lleva las ojivas de las hélices decoradas con las clásicas espirales de los aviones de caza. Construido en Schwechat y Marienehe, el primer A-5 de serie fue entregado en marzo de 1944.



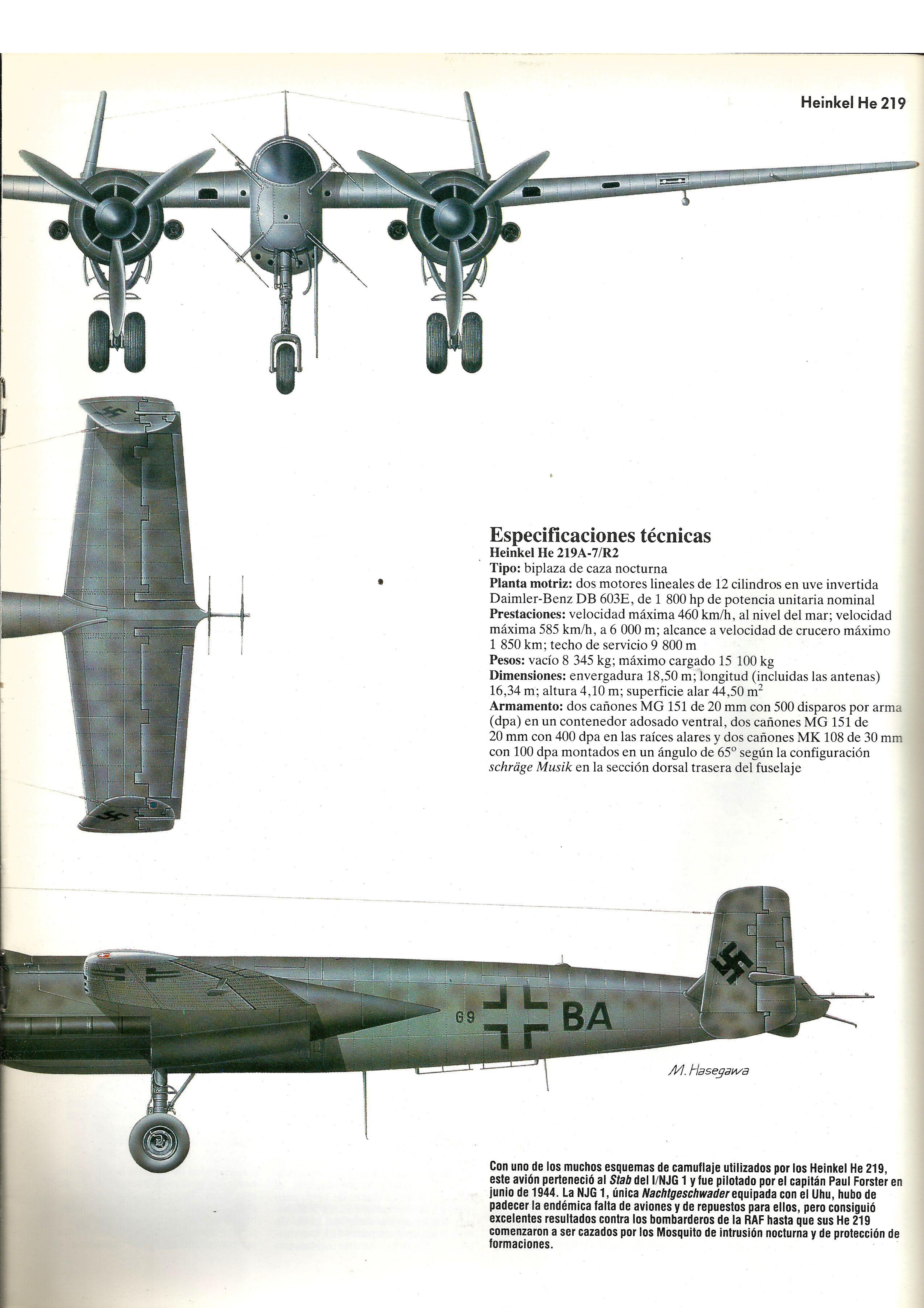
74 Depósito líquido refrigeración
75 Rejillas controlables radiador
76 Ojiva hélice
77 Hélice velocidad constante VDM
78 Radiador frontal anular blindado
79 Tubo apagallamas
80 Conducto admisión aire sobrecompresor
81 Unidad calefactora ala babor
82 Martinete accionamiento flap
83 Balancín mando alerón
84 Luz aterrizaje
85 Articulación control compensador alerón
86 Tubo pitot
87 Larguero maestro alar
88 Revestimiento alar
89 Luz navegación babor
90 Alerón babor
91 Compensador fijo (sólo en babor)
92 Compensador auxiliar alerón
93 Aterrizador babor, de dos ruedas
94 Puertas aterrizador
95 Pata aterrizador
96 Depósito carburante encendido motor
97 Martinete retracción aterrizador
98 Depósito aceite presionizado (sólo en góndola babor)
99 Depósito carburante góndola, 390 litros
100 Aterrizador babor
101 Depósito trasero fuselaje, 390 litros carburante
102 Boca llenado
103 Cuaderna fuselaje (n.º 20)
104 Conducto alimentación munición
105 Tolvas munición (100 dpa)
106 Dos cañones MK 108 de 30 mm (*schräge Musik*)
107 Cables eléctricos
108 Botellas comprimido
109 Plataforma mantenimiento
110 Antena ventral
111 Antena FuG 25A (IFF)
112 Puerta acceso mantenimiento
113 Pasadera
114 Compartimiento eléctrico principal
115 Bote neumático
116 Antena D/F
117 Unidad deshielo estabilizadores y calefacción fuselaje BLO 30/U
118 Conductos calefacción
119 Cuaderna fuselaje (n.º 31)
120 Articulaciones control superficies mando cola
121 Toma aire
122 Estructura estabilizador
123 Cables antena
124 Estructura deriva
125 Timón dirección estribor
126 Compensador timón dirección
127 Articulación control timón dirección
128 Estructura timón profundidad
129 Compensador timón profundidad
130 Compensador auxiliar Flettner
131 Antena alerta cola FuG 220
132 Tubo antena remolcada
133 Luz navegación cola
134 Cono cola, en Perspex
135 Paragolpes
136 Cuaderna fuselaje (n.º 33, de fijación de los estabilizadores)
137 Timón profundidad babor
138 Carenado articulación compensador timón dirección
139 Timón dirección babor
140 Antena integral (en borde ataque deriva babor)
141 Revestimiento deriva
142 Contenedor adosado ventral
143 Cuaderna fuselaje (n.º 20)
144 Registro ventral mantenimiento
145 Cajas de derivaciones
146 Accesos góndola armas
147 Canaletas alimentación munición
148 Cañón MG 151 trasero estribor
149 Cañón delantero estribor
150 Tubos apagallamas
151 Registro inspección y corrección
152 Aberturas cañones

Variantes del Heinkel He 219

He 219 VI: primer prototipo, con DB 603A de 1 750 hp; originalmente desarmado y después dotado con dos MG 151/20 y una MG 131 articulada; provisión para dos barbetas traseras
He 219 V3: primer ejemplar con superficies caudales agrandadas y fuselaje alargado; el **V5** llevaba radar C-1; el **V6** montaba seis MG 151/15 y tenía eliminadas las barbetas
He 219A-O: serie de preproducción, la mayoría con DB 603A; 14 esquemas de armamento; por lo menos un avión con asientos lanzables
He 219A-1: modelo previsto con motores DB 603E de 1 800 hp; un único ejemplar
He 219A-2: primera versión de serie, biplaza con motores DB 603A; armamento básico de dos MK 108 y cuatro MG 151/20, pero las conversiones *Rüstsatz* ofrecieron diversas variaciones: la **R1** con seis MG 151/20, la **R2** con cuatro MK 103 y dos MG 151/20, la **R3** con cuatro MK 108 y dos MG 151/20 y la **R4** con cuatro MG 151/20 y dos MK 108 oblicuos
He 219A-3: cazabombardero triplaza con dos DB 603G de 1 900 hp; no construido
He 219A-4: bombardero de reconocimiento, de mayor envergadura y motores Jumo 222; no construido
He 219A-5: principal versión de serie, inicialmente con DB 603E pero la mayoría de aviones con DB 603E; armamento usual de seis MG 151/20 y dos MK 108 oblicuos, pero existieron otras muchas variaciones: el **R4** presentaba una tercera cabina con la cubierta sobreelevada y una MG 131 orientable
He 219A-6: versión ligera «anti-Mosquito», de 11 950 kg cargada, motores DB 603L de dos etapas y velocidad de 650 km/h a 12 000 m
He 219A-7: última versión de serie, con DB 603G de 1 900 hp, todos los aviones con dos MK 108 oblicuos y: el **R1** dos MK 108 alares y dos MK 103 ventrales, el **R2** cuatro o seis MK 108 de tiro frontal; el **R3** dos MG 151/20 alares y dos MG 151/20 y dos MK 108 ventrales, y el **R4** dos MG 151/20 alares y otros dos ventrales
He 319: derivado polivalente no construido
He 419: varios proyectos derivados que culminaron en el **He 419B-1/R1**, del que volaron seis aparatos; cola de He 219 con alas de gran envergadura y 59 m^2 de superficie, dos MG 151/20 alares y cuatro MK 108 ventrales; velocidad de 679 km/h a 13 600 m
He 219B: series de aparatos de gran envergadura, fuselaje alargado y la mayoría con DB 603A, aunque se había previsto el Jumo 222
He 219C: el ala de gran envergadura del He 219B combinada con un fuselaje totalmente nuevo y alargado, con cabina cuatriplaza presionizada y un artillero en una torreta caudal HDL 131V (con cuatro MG 131); el caza nocturno **He 219C-1** con dos MK 108 bajo la cabina, dos oblicuos tras de ella y dos MG 151/20 alares; el cazabombardero **He 219C-2** con dos MK 103 delanteros y tres bombas SC 500 bajo el fuselaje
Hü 211: avión de reconocimiento a alta cota diseñado por el doctor Hütter, con el fuselaje y la cola del He 219 casados con un ala de madera y 24,54 m de envergadura; alcance, velocidad y techo excelentes, pero resultó destruido antes de ser completado

Heinkel He 219





Especificaciones técnicas

Heinkel He 219A-7/R2

Tipo: biplaza de caza nocturna
Planta motriz: dos motores lineales de 12 cilindros en uve invertida Daimler-Benz DB 603E, de 1 800 hp de potencia unitaria nominal
Prestaciones: velocidad máxima 460 km/h, al nivel del mar; velocidad máxima 585 km/h, a 6 000 m; alcance a velocidad de crucero máximo 1 850 km; techo de servicio 9 800 m
Pesos: vacío 8 345 kg; máximo cargado 15 100 kg
Dimensiones: envergadura 18,50 m; longitud (incluidas las antenas) 16,34 m; altura 4,10 m; superficie alar 44,50 m^2
Armamento: dos cañones MG 151 de 20 mm con 500 disparos por arma (dpa) en un contenedor adosado ventral, dos cañones MG 151 de 20 mm con 400 dpa en las raíces alares y dos cañones MK 108 de 30 mm con 100 dpa montados en un ángulo de 65° según la configuración *schräge Musik* en la sección dorsal trasera del fuselaje

Con uno de los muchos esquemas de camuflaje utilizados por los Heinkel He 219, este avión perteneció al *Stab* del I/NJG 1 y fue pilotado por el capitán Paul Forster en junio de 1944. La NJG 1, única *Nachtgeschwader* equipada con el Uhu, hubo de padecer la endémica falta de aviones y de repuestos para ellos, pero consiguió excelentes resultados contra los bombarderos de la RAF hasta que sus He 219 comenzaron a ser cazados por los Mosquito de intrusión nocturna y de protección de formaciones.

Escuadrones de la RAF

162.° Squadron (continuación)

Al año siguiente esa vigilancia radárica ya cubrió casi toda la zona del Mediterráneo. En el otoño de 1943, Martin Baltimore sustituyeron a los Blenheim en las tareas de evaluación, y en 1944, el escuadrón adoptó los Wellington dragaminas del 1.er GRU y continuó su labor hasta julio de 1944. Sin embargo, la tarea del escuadrón ya casi había concluido y se disolvió en Idku en setiembre de 1944.

Tres meses más tarde, el 18 de diciembre de 1944, se reconstituyó en Bourn como parte de la fuerza de ataque ligero nocturno equipado con de Havilland Mosquito B.Mk 20 y B.Mk 25. Inmediatamente inició las operaciones de guía de formaciones de noche y llevó a cabo numerosas patrullas durante los restantes meses de guerra. Durante este período, la batalla de Berlín se encontraba en su apogeo, y el escuadrón llevó a cabo continuas acciones contra la capital durante más de un mes. En 1945, comenzó a reequiparse con Mosquito dotados con el H25, la segunda unidad que lo utilizaba.

Tras el día de la victoria en Europa, el escuadrón se trasladó a Hartford Bridge (en julio de 1945), incorporándose al Mando de Transporte, y sirvió como unidad postal. Continuó en este cometido durante un año, durante el cual las compañías aéreas comenzaron a reasumir los servicios de correo, así como las rutas del Mando de Transporte, por lo que el 162.° Squadron se disolvió en Hartford Bridge el 14 de julio de 1946.

163.° Squadron

El 1 de junio de 1918 se formó en Waddington el primer núcleo del 163.° Squadron, pero no llegó a pasar de ser un pequeño embrión de unidad, disuelto el 4 de julio de 1918.

Se reconstituyó en Suez el 10 de julio de 1942 y se trasladó inmediatamente a Asmara, Eritrea, donde recibió aviones Lockheed Hudson y, a finales de julio, comenzó a llevar a cabo un servicio de transporte regular dentro de Eritrea, Etiopía y Sudán. El 163.° apenas se había habituado a esta tarea, cuando el 19 de diciembre de 1942 fue reducido al cuadro de mando, que a su vez fue disuelto en Asmara el 16 de junio de 1943.

El 163.° Squadron se reformó en el Mando de Bombardeo en Wyton el 25 de enero de 1945. Pasó a formar parte de la Fuerza de Ataque Nocturno Ligero del 8.° Group. Estuvo dotado con de Havilland Mosquito B.Mk 25 y dio comienzo las operaciones tres días después. Tras el día de la victoria en Europa, el 163.° continuó en activo hasta el 10 de agosto de 1945, en que fue disuelto en Wyton.

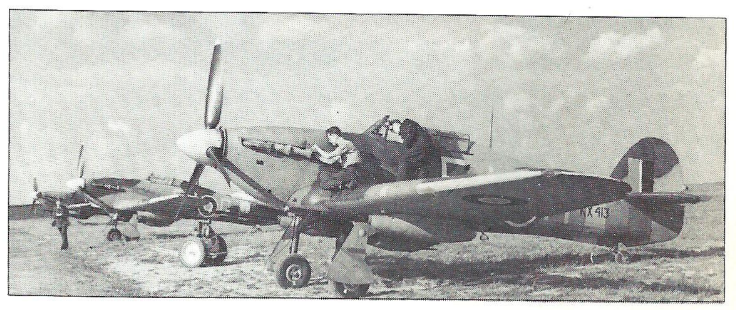
164.° Squadron



Como otros escuadrones, el 164.° apareció como un pequeño núcleo, el 1 de junio de 1918, pero se disolvió de nuevo el 2 de julio de 1918.

Se constituyó de nuevo durante la II Guerra Mundial, en Peterhead el 6 de abril de 1942, con Supermarine Spitfire Mk VA, y al cabo de un mes comenzó sus operaciones.

En enero de 1943, el 164.° se trasladó a Gales y dejó de ser operativo para volar con los cazacarros Hawker Hurricane Mk IV. Equipados con cohetes, éstos fueron lanzados por primera vez en acción en agosto, contra buques e instalaciones portuarias, anotándose la destrucción de un almacén en los Países Bajos durante aquel mes. Por entonces, el Hurricane había sido retirado por lo que se refería a las operaciones en Europa, y el 164.° no llevó a cabo muchas acciones hasta el mes de enero de 1944, en que se convirtió al Hawker Typhoon. Continuó volando operativamente con los Hurricane hasta marzo, en que comenzó a atacar los emplazamientos de las V-1 con los Typhoon, dotados por entonces con dispositivos portabombas. Pronto volvió a convertirse al cometido de lanzamiento de cohetes, y participó de forma muy activa en los ataques de preparación a la invasión de Normandía en junio. La culminación de ello se produjo el Día D y, posteriormente, el escuadrón atacó objetivos terrestres por delante de las tropas. A medida que el avance prosperaba, el escuadrón fue transferido al Ejército canadiense, al que apoyó en su avance por los Países Bajos en el otoño de ese mismo año.



Tres de los Hawker Hurricane del 164.° Squadron en Middle Wallop en junio de 1943 durante unas maniobras con el Ejército.

En 1945, el tiempo redujo las actividades durante un par de meses, pero a finales de febrero el ritmo de las operaciones recuperó una gran intensidad. El escuadrón se trasladó directamente a Alemania tras la conclusión de las hostilidades. A continuación regresó a Gran Bretaña y se convirtió en un escuadrón de caza equipado con Spitfire Mk IX y LF.Mk 16E, estacionado en Tangmere y Middle Wallop. Permaneció así hasta su disolución en Middle Wallop el 31 de agosto de 1946, convertido en el 63.° Squadron.

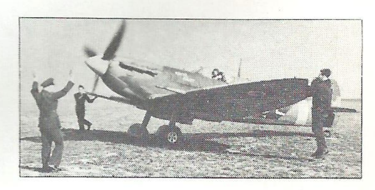
165.° Squadron



El 165.° Squadron se formó el 1 de junio de 1918, pero no pasó de ser un embrión durante la I Guerra Mundial y fue disuelto el 4 de julio de 1918.

Se reconstituyó en Ayr el 6 de abril de 1942 con Supermarine Spitfire Mk VA y llevó a cabo su primera salida el 2 de mayo. En marzo de 1943 fue enviado al norte de Escocia para llevar a cabo patrullas navales, pero al cabo de tres meses regresó al sur y efectuó un gran número de patrullas de escolta a bombardeos durante las acciones diurnas sobre Francia. Los Spitfire Mk V fueron sustituidos por Mk IX en otoño.

Con la llegada de la primavera de 1944, la intensidad de las operaciones de escolta a bombarderos también aumentó, hasta que las V-1 comenzaron a caer sobre las costas de Kent. En junio, el escuadrón se dedicó exclusivamente durante dos meses a interceptarlas, antes de volver a sus tareas de escolta a bombarderos, así como a los planeadores y aparatos de transporte dedicados a la cabeza de puente de Arnhem. Al contrario que muchos escuadrones de Spitfire, el 165.° no se trasladó a Francia, sino que permaneció como parte de las fuerzas de defensa de Gran Bretaña. En junio de 1945 se convirtió al North American Mustang Mk III, que capacitó al escuadrón a continuar su tarea de escolta a bombarderos a mayor alcance, en unos momentos en que los alemanes estaban retirándose en el continente. También llevó a cabo numerosas salidas con los Mustang para proporcionar cobertura aérea durante el paso del Rhin en marzo de 1945, pero a partir de ahí las operaciones disminuyeron en intensidad. Tras el día de la victoria en Europa, el 165.° se trasladó a Noruega durante seis meses como unidad de defensa hasta que los noruegos pudieron hacerse cargo de esta tarea. A continuación, el escuadrón regresó a Gran Bretaña y estableció su base en Duxford, donde el 1 de setiembre de 1946 fue disuelto para ser convertido en el 66.° Squadron.



A pesar de que el 165.° fue un escuadrón apadrinado por Ceilán, voló con este Spitfire Mk VB llamado *Kenya Daisy*. En la fotografía el aparato aparece en Gravesend en 1942.

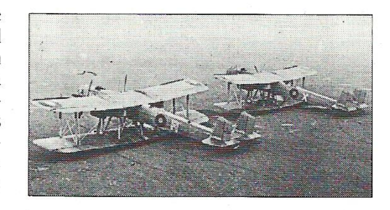
166.° Squadron



El 166.° Squadron se formó en Bircham Newton el 13 de junio de 1918 para una tarea especialmente importante: iba a ser el primer escuadrón en equiparse con el nuevo Handley Page V/1500, un cuatrimotor diseñado para atacar Berlín, y como tal formó parte del nuevo 27.° Group, dedicado al bombardeo estratégico lejano. En 1919 se tomó la decisión de que la RAF de la posguerra iba a concentrarse en los Vickers Vimy, que eran unos bombarderos pesados más económicos; así pues, el 166.° Squadron fue disuelto en Bircham Newton el 31 de mayo de 1919.

El 1 de noviembre de 1936, la Patrulla A del 97.° Squadron de Boscombe Down se convirtió en el 166.° Squadron. Fue equipado con Handley Page Heyford Mk III, el bombardero estándar de la RAF. Tres meses más tarde se trasladó a la recién inaugurada base de bombarderos de Leconfield, Yorkshire, como parte del 4.° Group del Mando de Bombardeo. El escuadrón mantuvo los Heyford hasta el inicio de la II Guerra Mundial, convirtiéndose a los Armstrong Whitworth Whitley con motores Tiger sólo en junio de 1939. Cuando estalló la guerra se trasladó a Abingdon, donde el 6 de abril de 1940 fue disuelto para formar la 10.° Unidad de Entrenamiento Operativo.

Cuando los Squadrons n.^{os} 42 y 150 se trasladaron a ultramar para formar el Ala de Bombardeo Norafricana, ambos escuadrones dejaron algunos de sus efectivos atrás. Éstos fueron reunificados en Kirmington el 27 de enero de 1943 y juntos reconstituyeron el 166.° Squadron allí mismo. Fue equipado en primer lugar con Vickers Wellington Mk III y Mk X, entrando directamente en combate el 29 de enero, en una acción sobre Lorient. Como parte del 1.^{er} Group del Mando de Bombardeo, el escuadrón efectuó salidas nocturnas en la ofensiva contra la Alemania nazi, utilizando sus Wellington hasta setiembre de 1943. Posteriormente se reequipó con Avro Lancaster. Hasta primavera de 1945 las operaciones no disminuyeron, momento en que el 166.° había sido capaz de volar acciones de bombardeo diurno al igual que de ataque nocturno. Una vez concluida la guerra en Europa, el escuadrón permaneció en Kirmington hasta el 18 de noviembre de 1945, en que fue disuelto.



Dos Handley Page Heyford del 166.° en Boscombe Down, donde el escuadrón se había reconstituido a partir de la Patrulla A del 97.° Squadron en 1936 (foto P.H.T. Green).



Un Avro Lancaster del 166.° en Kirmington durante 1944. Como unidad de bombardeo operacional, el 166.° lanzó más de 27 000 toneladas de bombas (foto P.H.T. Green).

167.° Squadron



El 167.° Squadron se formó en Bircham Newton en noviembre de 1918 y, junto al 166.° Squadron, formó un ala. El armisticio puso fin a las operaciones, pero el escuadrón siguió trabajando junto al 166.° Squadron y con los Handley Page V/1500, con los que permaneció en activo hasta mayo de 1919, en que fue disuelto a causa de la decisión de no utilizar más aparatos cuatrimotores pesados.

El escuadrón se reformó durante la II Guerra Mundial, en Scorton el 6 de abril de 1942, con Supermarine Spitfire Mk VB. En junio de 1943 se tomó la decisión de que el 167.° Squadron debía convertirse en una unidad formado exclusivamente por holandeses, por lo que fue disuelto al ser redesignado 322.° Squadron en Wood Vale el 12 de junio de 1943.

El escuadrón se reformó, por entonces con el cometido de transporte. Ello tuvo lugar en Holmsley South el 21 de octubre de 1944. Como parte de la 110.° Ala del Mando de Transporte, su tarea fue la de abrir nuevas rutas aéreas dentro de Europa a medida que aquel continente iba siendo liberado. Inicialmente fue equipado con Vickers Warwick Mk III, que dieron al escuadrón bastantes dolores de cabeza durante sus primeras operaciones. En 1945, el 167.° recibió algunos Avro Anson C.Mk 12 para las rutas cortas, y posteriormente Douglas Dakota, en julio, para apoyar a los problemáticos Warwick. El escuadrón continuó recorriendo las diversas rutas de Europa, trasladando su base a Blackbushe, operación que se mantuvo hasta el 3 de febrero de 1946, en que el 167.° fue disuelto en Blackbushe.

El 1 de febrero de 1953, el 167.° Squadron fue formado de nuevo al ser redenominado 3.ª Unidad Ferry (lejana) en Abingdon. El escuadrón sirvió en el transporte de los aparatos de la RAF alrededor del mundo para reequipar y sustituir los escuadrones destinados en ultramar. Dispuso de una flota de Vickers Valetta para el traslado de personal de vuelo y de tierra para estas tareas. Se trasladó a Benson casi inmediatamente y sirvió allí hasta el 15 de setiembre de 1958, en que formó el Escuadrón Ferry.

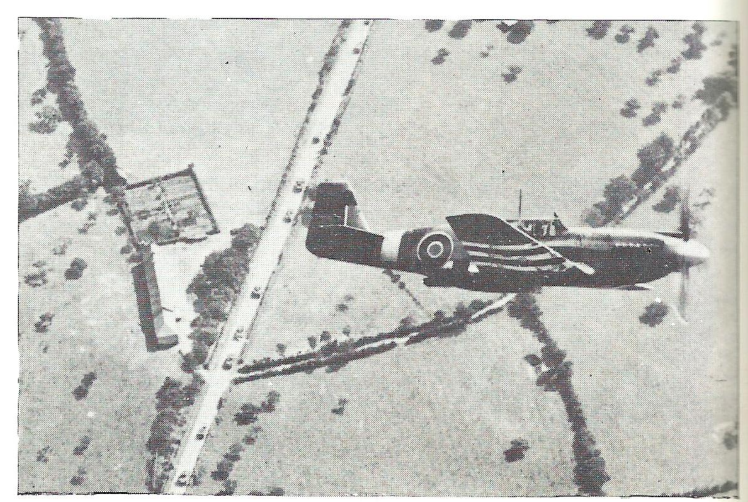


El 167.° fue reformado por última vez como 3.ª Ferry Unit en Abingdon. Entre los aviones que transportó se encontraban estos Sabre (foto MoD).

168.° Squadron



El 168.° Squadron se formó en Snailwell el 15 de junio de 1942, cuando el 268.° Squadron cedió parte de sus efectivos para crearlo. Voló durante los cinco primeros meses con Curtiss Tomahawk, pero no fue operativo con este aparato. Cuando se trasladó, en noviembre, a Odiham, recibiendo North American Mustang, con los que inició operaciones en diciembre, llevando a cabo reconocimientos fotográficos de las costas francesas (conocidos como «Populars»), así como salidas «Rhubarb». La mayoría de las patrullas del 168.° fueron en apoyo del Ejército y se entrenó a conciencia para esta tarea durante 1943. En



Captado por su punto, un Mustang Mk I del 168.° Squadron sobrevuela una columna de carros (foto Imperial War Museum).

mayo pasó a efectuar patrullas nocturnas y realizó algunas salidas «Ranger» en noches de luna. La primera razón de ello era la preparación para la invasión de Normandia en junio de 1944, y la segunda, el rápido crecimiento de los emplazamientos del lanzamiento de las V-1 a lo largo de las líneas costeras francesas y belgas.

Tras una larga estancia en Odiham, el escuadrón comenzó sus desplazamientos sistemáticos, trasladándose hasta nueve veces en la misma cantidad de meses. A medida que fue pasando el tiempo, la intensidad de las operaciones fue en aumento y el escuadrón tomó cada vez más fotografías del norte de Francia, ocupándose de su cubertura. Estuvo muy ajetreado durante el Día D, sólo tres semanas después se trasladó a la cabeza de playa para prestar un mejor apoyo. Durante los meses de julio y agosto la actividad fue muy intensa, sobre todo en las tareas de reconocimiento táctico, y efectuó más de 500 salidas en agosto.

En octubre de 1944 el escuadrón abandonó sus Mustang y se reequipó con Hawker Typhoon Mk IB. Pasó ahora a la ofensiva y llevó a cabo los llamados reconocimientos armados, que en realidad eran misiones de caza y ataque al suelo por delante de las tropas que avanzaban. También sirvió de escolta a otros escuadrones de Typhoon, y operó con bombas y cohetes contra objetivos designados por el Ejército hasta su disolución el 26 de febrero de 1945.



169.° Squadron

El 15 de junio de 1942, la Patrulla B del 613.° Squadron, con base en Twinwood Farm, fue seleccionada para formar el 169.° Squadron. Fue equipado con North American Mustang y asignado a la 42.ª División Acorazada. En un principio tuvo algunos problemas debido a un programa de modificación de sus aparatos, y las tripulaciones fueron destinadas a otros escuadrones para efectuar ejercicios operativos. Sin embargo, en diciembre comenzó a realizar patrullas navales y reconocimientos desde su nueva base de Duxford.

En 1943, el 169.° pasó a la ofensiva con salidas «Rhubarb» y escoltas a formaciones de bombarderos. Este tipo de misiones tuvieron un carácter intermitentemente hasta el mes de julio, en que el 169.° estableció su base en Middle Wallop. Desde allí comenzó a contraatacar las acciones de los cazabombarderos alemanes sobre la isla de Wight, que empezaban a ser una seria molestia. Esto duró tres meses y el escuadrón fue disuelto en la base aérea de Middle Wallop el 1 de octubre de 1943.

El 1 de octubre de 1943 se formó en Ayr un nuevo 169.° Squadron para servir como escuadrón de caza nocturna. Fue dotado con aviones Bristol Beaufighter y de Havilland Mosquito para pasar a estar equipado únicamente con los segundos. Éstos estaban destinados a formar parte del 100.° Group del Mando de Bombardeo, para lo que el escuadrón se trasladó a Little Snoring en diciembre. Se mantuvo en este tipo de operaciones durante buena parte de 1944. En mayo de 1944 inauguró algunas salidas de intrusión y, poco a poco, fue convirtiéndose a este tipo de operaciones hasta finales de año, en que se trasladó a Great Massingham. A continuación, con la llegada del invierno, el 169.° volvió a desempeñar su antiguo cometido de salidas acompañando a los bombarderos. Llevó a cabo este tipo de acciones hasta el final de la guerra en Europa. El escuadrón fue disuelto el 10 de agosto de 1945.

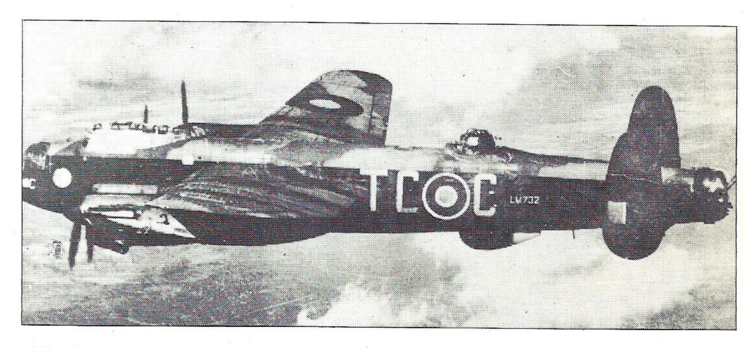
170.° Squadron



El 170.° Squadron fue el tercero de los escuadrones de caza de reconocimiento formados el 15 de junio de 1942 en Weston Zoyland. Comenzó a convertirse a los North American Mustang Mk I y efectuó numerosos ejercicios armados, hasta que en enero de 1943 comenzó a operar desde Andover. Fue disuelto en Sawbridgeworth el 15 de enero de 1944.

El 170.° fue reformado en Kelstern el 15 de octubre de 1944 a partir de la Patrulla C del 625.° Squadron. Se equipó entonces con Avro Lancaster, pasó a participar en la última gran ofensiva de bombardeo contra Alemania y tomó parte en las principales acciones del invierno de 1944-45. Cuando llegó la primavera y la oposición de cazas alemanes disminuyó un poco, el escuadrón voló más acciones diurnas además de sus actividades nocturnas. Su última operación tuvo lugar el 25 de abril de 1945, sobre Berchtesgaden. A continuación, el 170.° fue destinado a la operación «Manna», el lanzamiento de suministros y víveres a los holandeses, y también participó en la repatriación de prisioneros de guerra y de tropas desde Alemania e Italia.

Finalmente se disolvió en Hemswell el 14 de noviembre de 1945, tras haber servido durante la mayor parte del tiempo en la base aérea de Dunholme Lodge.



Un Avro Lancaster Mk I perteneciente al 170.° Squadron. El escuadrón utilizó el Lancaster durante sólo seis meses, pero llevó a cabo 980 salidas en 63 días.

171.° Squadron



El Handley Page Halifax Mk III *I'm Easy* del 171.° Squadron. El escuadrón utilizó Halifax y Stirling en las tareas de apoyo a las formaciones de bombardeo desde setiembre de 1944 hasta el final de la guerra.

El 171.° Squadron se formó en Gatwick el 15 de junio de 1942 y estuvo equipado con el Curtiss Tomahawk, con el que inicialmente se dedicó a entrenar pilotos belgas. En setiembre recibió North American Mustang Mk I y entró en acción con ellos en salidas «anti-Rhubarb» el mes de octubre. Continuó así hasta diciembre de 1942, en que el 171.° fue disuelto en Hartford Bridge.

El escuadrón se reconstituyó el 8 de setiembre de 1944 en North Creake, a partir de la Patrulla C del 199.° Squadron. Fue equipado con Short Stirling Mk III, y formó parte del Grupo de Apoyo a los Bombarderos, dentro del Mando de Bombardeo. Sus cometidos eran las contramedidas de radio y sus aparatos fueron destinados al lanzamiento de «Window» y a operar con equipo de interferencia para confundir y dejar inoperantes los radares alemanes. Los Stirling sólo fueron utilizados hasta noviembre, en que los Halifax tomaron el relevo en este tipo de operaciones hasta el día de la victoria en Europa.

Con la desaparición general del 100.° Group (de Apoyo a Bombarderos), el 171.° Squadron también fue disuelto, en la base aérea de North Creake, el 27 de julio de 1945.

172.º Squadron



El 172.º Squadron se formó en Chivenor el 4 de abril de 1942 a partir de la Patrulla 1417 (Leigh Light), que estaba experimentando con los Vickers Wellington Mk VIII dotados con el nuevo equipo para iluminar de noche los submarinos emergidos, cuando eran más vulnerables. Pronto se enviaron destacamentos a las bases lejanas de Malta y las Azores para probar en acción el nuevo equipo. A medida que las operaciones fueron avanzando, el escuadrón se dedicó a atacar buques de superficie así como submarinos.

El 172.º se reequipó con Wellington Mk XIII a principios de 1943, con el que aumentó el número de salidas y de ataques. Antes de finalizar el año, el Wellington Mk XIV se convirtió en el modelo normalizado y sirvió con el 172.º Squadron hasta el final de la guerra. El 172.º Squadron participó en el esfuerzo por mantener libres los accesos occidentales del Canal de buques enemigos de todo tipo, de los que la mayor amenaza eran las lanchas rápidas. Llevó a cabo estas operaciones hasta que los Aliados lograron el dominio de Francia, momento en que las bases del Atlántico ya no representaban ninguna amenaza. Así pues, en setiembre de 1944 el 172.º Squadron se trasladó a Limavady, ya que el tráfico submarino iba entonces en dirección a Noruega a lo largo de la costa del Atlántico. A medida que la guerra fue avanzando, las fuerzas enemigas disminuyeron y los últimos meses de la guerra fueron muy monótonos, aunque el último ataque a un submarino tuvo lugar el 11 de mayo de 1945. Tras el día de la victoria en Europa, el 172.º Squadron fue disuelto en Limavady el 4 de junio de 1945.

Un Vickers Wellington Mk VIII, el HX379 «WN-A», del 172.º Squadron. Esta unidad utilizó sus Wellington equipados con reflectores Leigh en ataques nocturnos contra submarinos emergidos.

173.º Squadron



Este Junkers Ju 52/3m fue capturado en el desierto y utilizado por el 173.º como HK919, con el apodo de *Libyan Clipper*. Este escuadrón empleó diferentes aparatos en sus tareas de transporte.

El 9 de julio de 1942, un núcleo del 267.º Squadron se convirtió en el 173.º Squadron en Heliópolis. Sirvió inicialmente en tareas de trasnmisiones y su Patrulla A fue dotada con Lockheed Losdestar para las rutas largas, mientras que la Patrulla B recibió aparatos ligeros de enlace como los Percival Proctor y Westland Lysander para tareas de taxi aéreo. Como consecuencia de ello, el escuadrón se convirtió en algo parecido a una unidad VIP. La Patrulla B dispuso de una amplia variedad de aparatos, desde biplanos de antes de la guerra (Hawker Hart y Hawker Audax) hasta cazas y bombarderos (Douglas Boston y Hawker Hurricane). Continuó desempeñando este cometido desde El Cairo hasta el 29 de febrero de 1944, en que el 173.º se disolvió al ser convertido en el Escuadrón de Enlace de Medio Oriente.

El 1 de febrero de 1953 el escuadrón se reformó en Hawarden al ser redesignada la 4.ª Unidad Ferry (Metropolitana). Una vez más el escuadrón llevó a cabo tareas de taxi aéreo, pero esta vez con un propósito concreto, llevar y recoger los pilotos de la unidad de los aeródromos desde donde transportaban los aparatos de la RAF. El escuadrón dispuso para este cometido de una flota de Avro Anson C.Mk 19, además de Vickers Valetta y Vickers Varsitie. Esta prosaica tarea fue desempeñada por el 173.º Squadron durante cuatro años y medio, antes de que fuera disuelto de nuevo en Hawarden el 1 de setiembre de 1957.

174.º Squadron





El 174.º fue un escuadrón apadrinado por las islas Mauricio y este Hurricane, llamado *Mauritius V*, fue uno de sus aparatos. Durante la mayor parte de 1942, el escuadrón estuvo basado en Manston.

El 174.º Squadron se formó a partir de un núcleo del 607.º Squadron, en Manston el 3 de marzo de 1942. El 174.º Squadron fue operativo de inmediato y equipado con Hurricane Mk IIB. Durante 1942 y 1943, el escuadrón se desplazó en varias ocasiones a aquellas bases, que le dieron un mayor alcance sobre sus objetivos. Durante la acción de Dieppe, el 174.º participó activamente y perdió cinco pilotos, lo que acabó de poner de relieve que el Hurricane era demasiado vulnerable para el norte de Europa. En consecuencia, a partir de setiembre el 174.º fue utilizado sólo en operaciones muy limitadas hasta abril de 1943 en que, una vez en Gravesend, volvió a las operaciones con los Hawker Typhoon Mk IB. Un gran número de sus actuaciones fueron «Rodeos» y «Ramrods», pero a medida que fue pasando el tiempo el escuadrón también participó en «Rhubarbs» cuando el tiempo lo permitió, así como en acciones antibuque.

El año 1944 trajo nuevas tareas y el escuadrón se concentró entonces en lo que se llamó objetivos «Noball», los emplazamientos de los misiles V-1, que iban aflorando rápidamente. En abril de 1944, sus Typhoon comenzaron a utilizar cohetes en lugar de bombas, dominando su empleo perfectamente al cabo de poco tiempo. Se trataba de una auténtica arma táctica y el 174.º se dedicó entonces a la invasión de Normandía, en la que voló por delante de las tropas atacando las posiciones enemigas. El escuadrón participó muy intensamente, volando casi 300 operaciones en el mes de junio de 1944 y trasladándose al continente antes de finalizar el mes para tomar

posiciones en el campo de batalla. Luchó duramente en apoyo de la ruptura de Caen y en el consiguiente avance sobre Bélgica. Por entonces, su tarea ya no era el apoyo directo, sino el reconocimiento armado por delante de las tropas, tarea que continuó con dificultades climatológicas hasta la primavera del año 1945.

El 8 de abril de 1945, el 174.° se disolvió en Goch anticipándose a la victoria, pero fue recuperado en las reorganizaciones de posguerra, reformándose al ser redesignado el 137.° en Lübeck el 25 de agosto. Volvió a volar con Typhoon, pero solamente durante 12 días antes de que volviera a ser disuelto en Lübeck. Sin embargo, tres días después, el 9 de setiembre de 1945, el 274.° Squadron fue redenominado 174.° Squadron en Warmwell. Dispuso ahora de Hawker Tempest Mk V, que trasladó a Alemania como parte de la BAFO; ello incluyó una temporada en calidad de escuadrón de defensa de Berlín, basado en Gatow desde octubre hasta noviembre. Posteriormente, estableció su base permanente en Fassberg, donde permaneció hasta el 31 de marzo de 1946, en que fue disuelto definitivamente.

175.° Squadron



El 175.° Squadron se formó en Warmwell el 3 de marzo de 1942, fue dotado con Hawker Hurricane Mk IIB y sirvió como escuadrón de cazabombardeo. La experiencia recabada con otras unidades de «Hurribomber» indicó la vulnerabilidad del aparato en este teatro de operaciones, por lo que la actividad del 175.° fue muy reducida durante la última mitad del año 1942.

En la primavera de 1943, el 175.° se reequipó con Hawker Typhoon Mk IB en Colerne, efectuando la conversión a estos aparatos e iniciando las operaciones en junio. A partir de entonces, el escuadrón estuvo muy activo, pasando a formar parte de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica, por lo que cambió de base con frecuencia. El 175.° causó grandes estragos durante la invasión de junio y se trasladó a un aeródromo en la cabeza de playa justo dos semanas después de los desembarcos. A continuación el escuadrón experimentó un período de calma, cuando comenzó a sufrir algunos problemas en los motores de los aparatos, pero en julio volvió a la ofensiva y ya no volvió a parar hasta que el 21.° Grupo de Ejército, al que apoyaba, alcanzó Holanda durante el mes de setiembre. Cuando llegó el invierno, la actividad de las operaciones disminuyó. El 175.° efectuó entonces salidas de reconocimiento armado hasta el final de la guerra en el continente. Tras el día de la victoria en Europa el 175.° se trasladó a Schleswig, desde donde fue destacado a Copenhague (Kastrup) durante dos semanas de agosto. Fue disuelto el 19.9.1945.



Un piloto anónimo del 175.° Squadron corre hacia su aparato, probablemente a sugerencia del autor de la fotografía.

176.° Squadron



El 14 de enero de 1943, un destacamento del 89.° Squadron fue retirado del desierto occidental y enviado a Calcuta (Dum Dum), donde se convirtió en el 176.° Squadron debido a la necesidad de defensa nocturna en la frontera de la India y Birmania. Fue equipado con Bristol Beaufighter Mk IF y Mk VIF y entró inmediatamente en acción, derribando una de sus tripulaciones tres bombaderos japoneses en la misma noche de su formación. Cuatro noches después volvió a saborear el éxito y se cree que las pérdidas sufridas hicieron replantearse a los japoneses posibles futuras acciones nocturnas. En consecuencia, el escuadrón no tuvo nada que hacer, excepto dedicarse a la cooperación antiaérea, el desarrollo de tácticas con los Hawker Hurricane dotados con radares AI y otras tareas no operativas. Se trasladó a Ceilán en setiembre y derribó a un hidrocanoa japonés mientras cooperaba con el 22.° Squadron. El 5 de diciembre de 1943, el escuadrón padeció un fuerte ataque japonés en Calcuta en el que se perdieron tres de los Hurricane del 176.° Squadron.

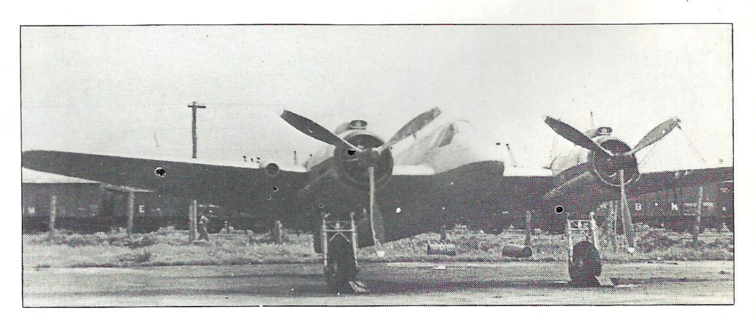
El día de Año Nuevo de 1944, el escuadrón avanzó su base, para conseguir la interceptación lejana de los aparatos enemigos así como para iniciar incursiones contra las bases de los bombarderos japoneses. En agosto de 1944 fue retirado a Ceilán y dejó de ser operativo. Una vez allí efectuó salidas de cooperación naval durante algún tiempo y regresó a Birmania en parte en diciembre. Volvió a operar en la defensa nocturna y derribó ocasionalmente algún avión enemigo. Continuó en este cometido hasta julio de 1945, en que abandonó las operaciones y se retiró a su base de Baigachi para efectuar la conversión al Mosquito NF.Mk XIX. Cuando había logrado completar la transformación se encontró con que la guerra ya había finalizado, por lo que permaneció en Baigachi, donde dejó de volar en enero de 1946 y permaneció inactivo hasta que se decidió su baja y fue disuelto el 1 de junio de 1946.

177.° Squadron



La formación real del 177.° Squadron ha sido desde siempre un hecho algo confuso porque tuvo lugar en un buque de transporte de tropas a la India, en el que recibió su número el 28 de noviembre de 1942. Su creación formal como escuadrón de vuelo tuvo lugar de hecho en Amarda Road el 11 de enero de 1943, pero hubo de esperar a recibir sus aparatos, que no aparecieron hasta mayo de 1943 en Allahabad. Su material de vuelo fueron los Bristol Beaufighter Mk VIF, que le permitieron convertirse en el segundo escuadrón de caza nocturna de la India. El 27.° Squadron recibió algunas tripulaciones del 177.° para experimentos operacionales y el propio 177.° comenzó a efectuar operaciones, pero no como unidad de caza nocturna, sino en tareas de ataque al suelo y de intrusión, en setiembre de 1943. El número de operaciones fue en aumento y se efectuaron más de 100 salidas durante el mes de mayo de 1944, pero las tareas de intrusión llegaron a su fin. El 177.° se convirtió en Ranchi a tareas de ataque con cohetes y, tras completar los entrenamientos con estas armas, se trasladó a Chiringa, desde donde comenzó a efectuar salidas antibuque a lo largo de las costas japonesas durante el resto de 1944.

En enero de 1945 el escuadrón participó en las operaciones de Akyab. Una vez hubo concluido esta campaña, la acción finalizó y a mediados de mayo el 176.° se retiró de las operaciones. El escuadrón fue disuelto en Hathazari el 5 de julio de 1945.



Un Bristol Beaufighter Mk VIC del 177.° Squadron fotografiado en Amarda Road a principios de 1944. El Beaufighter fue el único modelo utilizado por la unidad.

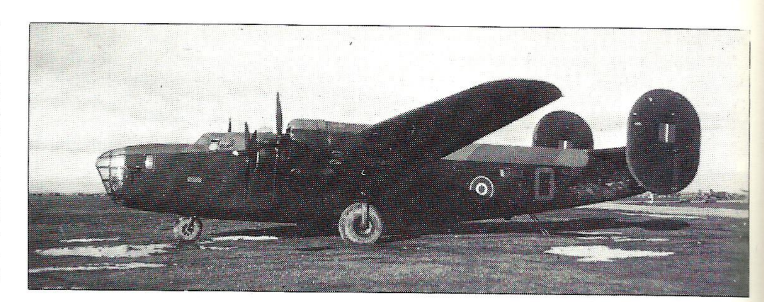
178.º Squadron



El 178.º Squadron se formó en Shandur, Egipto, el 15 de enero de 1943, a partir de un destacamento del 160.º Squadron, para servir como unidad de bombardeo dependiente de la Fuerza Aérea de Oriente Medio. Fue equipado con Consolidated Liberator Mk II, con los que empezó las operaciones en la noche siguiente, con una acción sobre Trípoli. Durante el resto del año estuvo muy ocupado y siguió de cerca el final de la ofensiva en el norte de África, trasladándose después a la campaña de Sicilia. Durante algún tiempo en 1943 el escuadrón utilizó los Handley Page Halifax, pero en setiembre de 1943 adoptó exclusivamente los Liberator Mk VI, que utilizó hasta el final de la guerra.

El tipo de ataques de bombardeo del 178.º fue muy variado. Su tarea principal fue evidentemente bombardear lo que Churchill dio en llamar «el vientre blando del Eje»; el escuadrón también llevó a cabo lanzamientos de minas alrededor de los puertos italianos en el Adriático y el Mediterráneo, así como en el río Danubio. También efectuó salidas especiales para lanzar armas y suministros a los partisanos de Yugoslavia, e incluso se convirtió en un escuadrón de transporte de tropas hacia finales de la guerra, pues trasladó fuerzas a Grecia para anticiparse al levantamiento de las ELAS.

Sin embargo, la tarea más importante del 178.º fue la de bombardeo, en la que siguió desde sus bases italianas (Celone desde marzo de 1944 y Amendola desde julio de 1944) hasta el final de las hostilidades; su última operación tuvo lugar la noche del 25 al 26 de abril de 1945. A continuación se concentró más en las tareas de transporte de tropas. Se trasladó a Palestina en agosto de 1945, y a Egipto (Fayid) en noviembre, donde se reequipó con Avro Lancaster Mk III cuando hubieron de devolverse los Liberator a los Estados Unidos. El escuadrón permaneció en tareas de bombardeo en Egipto hasta el 15 de abril de 1946, en que fue disuelto al ser redesignado 70.º Squadron, en la base aérea de Fayid.



Un Consolidated Liberator Mk II del 178.º Squadron en Fayid. En 1943, sus aparatos bombardearon las refinerías petrolíferas de Ploesti.

179.º Squadron



El 179.º Squadron se formó el 1 de setiembre de 1942 a partir de una patrulla del 172.º Squadron en Wick y fue equipado con Vickers Willington Mk VIII dotados con reflectores Leigh para la detección nocturna de submarinos. Muy pronto fue operativo y efectuó dos ataques en aguas del norte antes de ser enviado al sur, a Gibraltar en noviembre, para atacar los submarinos que intentaban interferir los desembarcos en el norte de África. Se establecieron destacamentos en Agadir y en las Azores, que dieron ocasión de aumentar el radio acción de las misiones del escuadrón.

En mayo de 1943, el escuadrón entró en un período rutinario en el que sus aparatos efectuaron patrullas a lo largo de la costa portuguesa y en el golfo de Vizcaya, aterrizando en Chivenor (Devon) y repitiendo luego el trayecto en dirección opuesta. De este modo consiguió hundir su primer submarino. La llegada en agosto de los Wellington Mk XIV, con un mejor equipo, incrementó por lo tanto los ataques, sin disminuir nunca la actividad. Desde entonces hasta abril de 1944 éste fue el cometido del 179.º, que fue aumentando el volumen de su palmarés. En abril de 1944 el 179.º regresó a Gran Bretaña, donde le esperaba la siguiente misión. Llevó a cabo patrullas en el golfo de Vizcaya y también sobre los accesos occidentales para asegurar que el Canal permanecía libre de la presencia de buques alemanes.

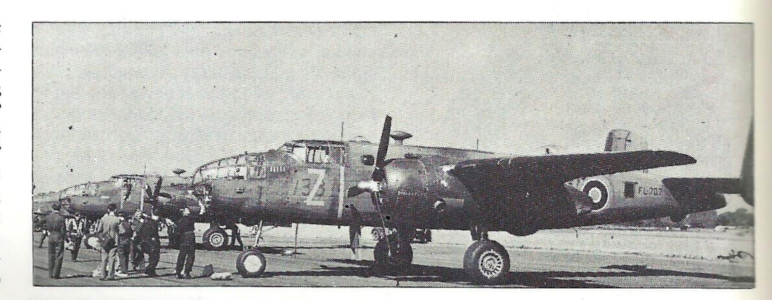
Continuó con este tipo de actividad hasta setiembre, en que apenas existía ya amenaza de buques alemanes en la costa atlántica de Francia. El escuadrón se trasladó a Benbecula, en las Hébridas, para cubrir así el Atlántico Norte, donde se centraba por entonces la actividad de los submarinos. En noviembre de 1944 el escuadrón recibió los nuevos Vickers Warwick Mk V para operaciones marítimas y redujo el número de operaciones para poder efectuar la conversión a este aparato. Su primer ataque a un submarino se produjo el 24 de febrero de 1945, registrando una destrucción «probable». Después de ello el 179.º no volvió a entrar más en acción antes de la conclusión de la guerra. Estableció entonces su base en St Eval, desde donde voló en cooperación con la Armada, para la que efectuó algunos vuelos de transporte de carga. En febrero de 1946 los Warwick fueron sustituidos por Avro Lancaster GR.Mk 3. Se formaron con ellos dos escuadrones, el 179X y el 179Y. Ambos fueron disueltos para convertirse en un nuevo 210.º Squadron en St Eval, el 179Y en junio de 1946 y el 179X el 30 de setiembre de 1946.



El 179.º se convirtió a los Vickers Warwick en noviembre de 1944 tras haber utilizado los Wellington con proyectores Leigh. Los Warwick fueron sustituidos por Lancaster.

180.º Squadron

A raíz de la adquisición por parte de la RAF de los North American Mitchell se hizo necesario crear inmediatamente un ala equipada con estos aparatos, por lo que se formó el 180.º Squadron en West Raynham el 13 de setiembre de 1942 para unirse al 98.º Squadron. Se trasladó a su base de Foulsham un mes después y su carrera operativa se inició el 22 de enero de 1943 con una acción sobre Ghent, donde bombardeó depósitos de combustible y perdió al oficial al mando en el curso de la operación. El período transcurrido por el escuadrón en el Mando de Bombardeo fue corto, ya que en agosto fue transferido junto con el 2.º Group a la 2.ª Fuerza Aérea Táctica, trasladándose a la base de Dunsforl, en Surrey. Una vez se produjeron los desembarcos, el 180.º Squadron llevó a cabo bombardeos, así como algunas acciones de intrusión nocturna, incluso durante los prime-



Los North American B-25 Mitchell del 180.º Squadron alineados para la prensa, probablemente en West Raynham, poco después de su formación, que tuvo lugar en setiembre de 1942.

nos días de la ocupación aliada de Normandía.

A medida que los ejércitos avanzaban sobre Bélgica y los Países Bajos se vio la posibilidad de que el ala cooperase estrechamente con ellos, hecho que se produjo en octubre de 1944, en que el 180.° Squadron se trasladó al aeropuerto de Melsbroek, en Bruselas. Allí recibió aviones Mitchell Mk III, que empleó junto con los Mk II durante el resto de la guerra. A partir de entonces continuó volando en acciones de bombardeo diurno contra objetivos tácticos en apoyo de la ofensiva en tierra, a pesar de que el clima invernal redujera por algún tiempo la frecuencia de las operaciones.

Tras el día de la victoria en Europa en 1945, el escuadrón permaneció en Bélgica y en setiembre de 1946 se reequipó con de Havilland Mosquito B.Mk 16. En marzo de 1946 se trasladó con sus aparatos a Wahn, Alemania Occidental, y fue inmediatamente disuelto al ser redesignado 69.° Squadron, de marzo de 1946.

181.° Squadron



A medida que los Hawker Typhoon salían de las cadenas de montaje se iban formando nuevos escuadrones para operar con este fabuloso caza. El 181.° Squadron se constituyó en Duxford el 1 de setiembre de 1942 y recibió unos cuantos Hawker Hurricane mientras llegaban los Typhoon. Éstos comprendían tanto el Typhoon Mk I A de 12 ametralladoras, como el Mk I B de cuatro cañones, e inmediatamente se comprobó que los problemas de desarrollo de este modelo no habían desaparecido ni mucho menos.

No fue hasta principios de 1943 que el escuadrón estuvo listo para las operaciones y poco después desaparecieron por fin todos los Hurricane.

Durante el resto de 1943 el 181.° aumentó el número de ataques sobre objetivos en preparación de la inminente invasión. En octubre comenzó a utilizar cohetes y a principios de 1944 los empleó contra los emplazamientos de las V-1 en el norte de Francia. En junio el escuadrón operó contra los carros enemigos y se trasladó a Francia justo dos semanas después del Día D. Una vez allí, voló según el sistema «fila de taxis», por el que sus Typhoon permanecían en el aire y atacaban objetivos a petición de los oficiales de enlace del Ejército en el campo de batalla. El 181.° Squadron permaneció junto a las tropas cuando se produjo la ruptura en setiembre y se trasladó a Bélgica y Holanda, en donde pasó el invierno. Fue allí donde el 181.° volvió a los ataques lejanos con cohetes, más allá de las líneas alemanas para impedir que los refuerzos llegaran hasta aquella zona. Este tipo de operaciones continuaron durante toda la ofensiva final, combinadas con ataques de cohetes contra las posiciones antiaéreas. El escuadrón se trasladó a Alemania cuando finalizó la guerra y fue disuelto en Schleswig-Holstein el 30 de setiembre de 1945.



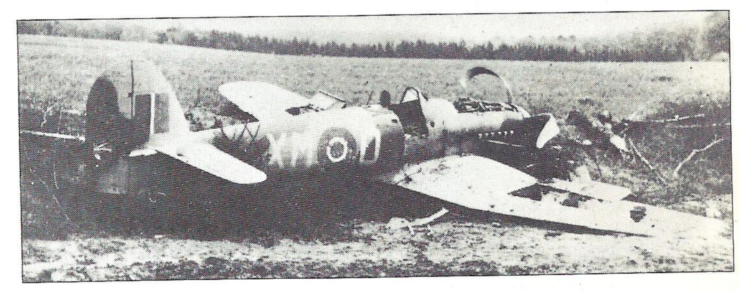
Una formación de Hawker Typhoon del 181.° Squadron. El escuadrón recibió los Typhoon en setiembre de 1942, pero en un principio padecieron diversos problemas (foto P.H.T. Green).

182.° Squadron



El 182.° Squadron se formó el 1 de setiembre de 1942 en Martlesham Heath y se preparó para estar equipado con el Hawker Typhoon. Debido a que este aparato seguía teniendo algunos problemas, el escuadrón también dispuso de varios Hawker Hurricane durante un par de meses. Durante el verano el escuadrón participó en ataques navales («Roadsteads»), acciones de bombardeo sobre objetivos del continente y cada vez se concentró más en lo que sería el segundo frente.

Cuando llegó el Día D el 182.° estuvo completamente ocupado con los objetivos tácticos y se dedicó a colaborar con el Ejército, al que se unió en el continente el 20 de junio de 1944, en Coulombs. Una vez allí efectuó numerosas salidas de ataque al suelo en colaboración con el Ejército, al que siguió durante la ofensiva de Normandía y durante todo el desenlace final. Ello supuso duros combates durante el episodio de Arnhem, en setiembre. A continuación las operaciones disminuyeron y el día de Año Nuevo de 1945 la unidad fue tomada por sorpresa y casi todos sus aparatos fueron destruidos en la última oleada de ataques alemanes de aquella mañana. Estuvo durante tres semanas fuera de combate y posteriormente volvió a la lucha. Su tarea fue entonces la de «reconocimiento armado», en la que volaba más allá de las líneas y atacaba todos aquellos objetivos que pudieran suponer un obstáculo al avance aliado, tarea que continuó hasta el final de las operaciones, el 4 de mayo de 1945. El 182.° Squadron se trasladó a Alemania en setiembre y fue disuelto en Schleswig-Holstein el 30 de setiembre de 1945.



Este Hawker Typhoon del 182.° Squadron se vio obligado a efectuar un aterrizaje forzoso en el norte de Francia durante 1944 (foto P.H.T. Green).

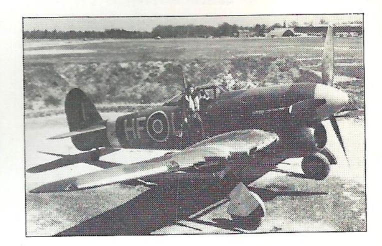
183.° Squadron



El 183.° Squadron se formó en Church Fenton el 1 de noviembre de 1942 como escuadrón de Hawker Typhoon, pero hubo de utilizar Hawker Hurricane en un principio debido a los muchos problemas de los Typhoon.

El 183.° se trasladó a Cornualles hasta principios de 1944, en que se dirigió a Tangmere para pasar a formar parte de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica y participar en todos los ataques sobre Francia en preparación de la invasión. Utilizó cohetes contra los asentamientos «Noball», así como contra objetivos de comunicaciones de Francia. Llevó a cabo intensos ataques durante el Día D y en los días siguientes se concentró en los carros enemigos. El escuadrón se trasladó a Francia a finales de julio de 1944, lo que le proporcionó una buena posición para prestar un completo apoyo al Ejército canadiense, al que estaba asignado. Además de prestar un control visual del campo de batalla, los Typhoon del 183.° Squadron atacaron objetivos designados desde tierra, que normalmente eran carros de combate y vehículos de transporte alemanes. Siguió el ejemplo de todos los demás escuadrones de Typhoon y avanzó hasta Holanda, y en enero de 1945 fue asignado a las fuerzas norteamericanas durante una o dos semanas para apoyar su contraofensiva en las Ardenas.

Tal fue la velocidad de los acontecimientos en la primavera de 1945 que el 183.° Squadron se encontró en Alemania en abril. Desde allí voló sus últimas operaciones y, tras el día de la victoria en Europa, regresó a Gran Bretaña, donde se reequipó con Supermarine Spitfire Mk IX para servir como escuadrón de defensa aérea. Después de dos meses con estos aparatos, el escuadrón recibió el primero de los Tempest F.Mk 2 con motor Centaurus directamente de la fábrica de Hawker en Langley. El período de conversión de este recién aparecido caza fue muy rápido, pero el 15 de noviembre de 1945, cuando el 183.° ya se había trasladado al polígono de tiro de Fairwood Common, fue disuelto al ser redesignado 54.° Squadron.



Un Hawker Typhoon del 183.° Squadron en el aeródromo de Gatwick durante 1943. Sus antiguos hangares pueden verse al fondo de la imagen.

184.° Squadron



El 184.° Squadron se formó el 1 de diciembre de 1942 en Colerne para un cometido específico, el ataque contra carros de combate. Recibió para este papel los Hawker Hurricane Mk IID y Mk IV dotados con cañones de 40 mm, un arma que causó muchos estragos entre los carros de combate de Rommel en el desierto occidental. Efectuó la conversión a esta tarea y participó en varias maniobras así equipado, pero justo entonces aparecieron en servicio los cohetes, que prometían ser incluso mucho más eficaces para la destrucción de carros de combate; así, en abril de 1943, el 184.° adoptó los Hurricane con ocho cohetes bajo sus alas. Utilizó estas armas por primera vez el 17 de junio de 1943 en el curso de un ataque antibuque en el puerto de Flushing y a continuación llevó a cabo algunas acciones menores, todas contra la navegación.

Hacia finales de año, el 184.° concentró su atención en las bases de lanzamiento de las V-1 y en objetivos de oportunidad en Francia, pero los Hurricane eran demasiado vulnerables en este campo y hubieron de recibir en todo momento la escolta de los cazas. Como consecuencia de ello, con el año nuevo el escuadrón comenzó a reequiparse con Hawker Typhoon, a pesar de que los Hurricane continuaron operando hasta marzo de 1944. Durante algún tiempo, el 184.° se convirtió, por tanto, en un escuadrón de bombardeo con los Typhoon.

El 184.° combatió como un escuadrón más de Typhoon, concentrado en la ofensiva táctica en la zona de Normandía, a donde se trasladó el 27 de junio de 1944 para prestar un apoyo efectivo al Ejército. Una vez tuvo lugar el avance desde la cabeza de playa, el escuadrón se concentró en el ataque a los buques de cabotaje que intentaban transportar los suministros alemanes que no podían serlo por ferrocarril. En setiembre desempeñó un nuevo cometido, servir de escolta a los bimotores Douglas Dakota que lanzaban paracaidistas sobre Arnhem. A partir de entonces su participación en la guerra continuó con reconocimientos armados, que alcanzaron su máxima intensidad en marzo de 1945, hasta llegar a la ofensiva final sobre la propia Alemania. Tras el día de la victoria en Europa, el 184.° Squadron se trasladó a Alemania y fue disuelto allí mismo, en Flensburg el 10 de setiembre de 1945.

185.° Squadron

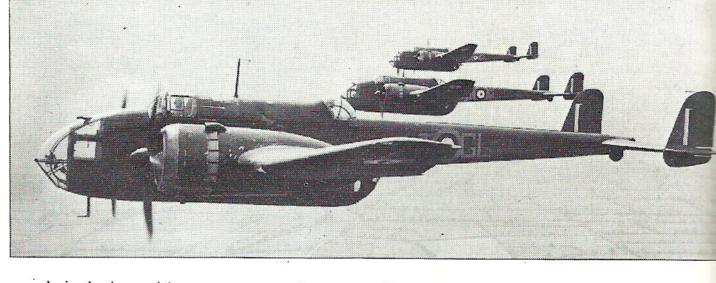


Con la aparición en la flota de un primer portaviones real de cubierta corrida, el HMS *Argus*, y la entrada en servicio de un torpedero con tren de ruedas, el 185.° Squadron se formó en East Fortune el 21 de octubre de 1918 para poder casar ambos medios. Fue incapaz de utilizar sus Sopwith Cuckoo de forma operativa debido a la llegada del armisticio, pero llevó a cabo evaluaciones operativas muy valiosas que revelaron la validez del concepto de los torpederos embarcados antes de que los recortes económicos de posguerra en Gran Bretaña acabaran con todo ello y obligaran a la disolución del escuadrón en East Fortune el 14 de abril de 1919.

El 1 de marzo de 1938, la Patrulla B del 40.° Squadron formó el 185.° Squadron. Su constitución tuvo lugar en Abingdon, donde se equipó con los bombarderos diurnos Fairey Battle. En otoño se trasladó de base en tres ocasiones, finalizando su periplo en Thornaby, donde se reequipó con Handley Page Hampden en junio de 1939. Antes de que pudiera ser operativo fue transferido al 6.° Group (de Entrenamiento) y sirvió en la preparación de tripulaciones para los escuadrones operativos. Esto tuvo lugar en Cottesmore, donde recibió algunos Handley Page Hereford, convirtiéndose en la única unidad de la RAF equipada con esta variante del Hampden. El 185.° fue disuelto para formar la 14.° Unidad de Entrenamiento Operativo, en Cottesmore el 17 de mayo de 1940.

En 1941 Malta se encontraba sumida en una lucha desesperada por aguantar sin doblegarse bajo la ofensiva aérea enemiga. El 12 de mayo de 1941 varios aparatos Hawker Hurricane, principalmente del 261.° Squadron y de la Patrulla 1430, se unificaron para reconstruir el 185.° Squadron. Combatió las acciones enemigas intentando prestar escolta de caza a los pocos convoyes que se aventuraron por el Mediterráneo. Durante 1942 combatió con gran intensidad cuando las fuerzas del Eje invirtieron más aparatos en Malta. Los Supermarine Spitfire Mk VC llegaron en mayo y supusieron una gran mejora en las prestaciones del 185.° Squadron, que aumentó considerablemente su palmarés.

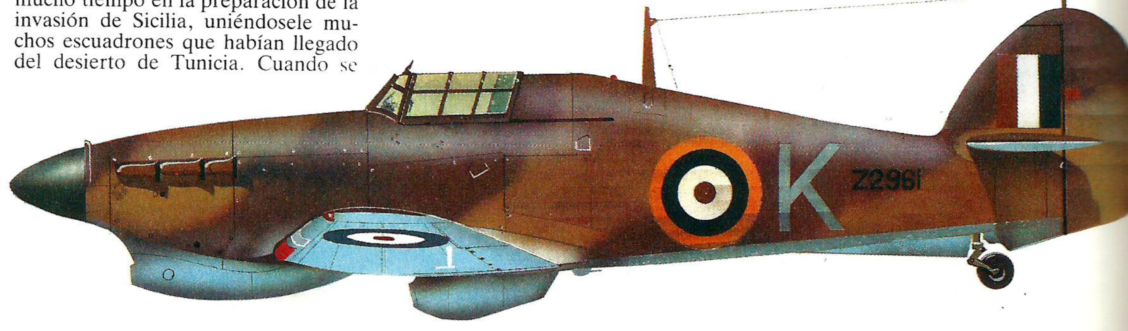
En 1943, el escuadrón invirtió mucho tiempo en la preparación de la invasión de Sicilia, uniéndosele muchos escuadrones que habían llegado del desierto de Tunicia. Cuando se produjo la invasión estos escuadrones se retiraron, pero el 185.° Squadron permaneció en Malta y las operaciones pronto decrecieron en intensidad. Como consecuencia de ello comenzó a enviar destacamentos a Italia para combatir a las fuerzas desplegadas allí, y finalmente, en junio de 1944, el 185.° se trasladó a Grottaglie. En diciembre de 1944 fue asignado al 5.° Ejército y mantuvo un limitado papel operativo durante el pésimo invierno. Cuando llegó la primavera el escuadrón se estableció en Campoformido, donde fue disuelto el 14 de agosto de 1945.



Tres Handley Page Hampden del 185.° Squadron poco antes de que la unidad fuese convertida en la 14.ª OTU el 17 de mayo de 1940 (foto Imperial War Museum).

El 15 de setiembre de 1951, el 185.° Squadron se reformó en Hal Far, Malta, para servir de nuevo en la defensa de caza sobre la isla. Estuvo equipado con de Havilland Vampire FB.Mk 5 y sirvió como parte de la creciente Fuerza Aérea de Oriente Medio. En 1953, trasladado a Oriente Medio, fue disuelto.

Este Hawker Hurricane Mk II fue utilizado por el 185.° Squadron en la heroica defensa de Malta en setiembre de 1941. Los Hurricane fueron sustituidos por Spitfire en mayo de 1942.

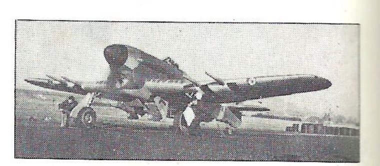


186.° Squadron

El 186.° Squadron se formó en East Retford el 1 de abril de 1918 y fue equipado con Avro 504J y 504K. Desempeñó cometidos de entrenamiento nocturno hasta julio de 1919, que se trasladó a Gosport y se convirtió en un escuadrón de desarrollo naval dotado con Airco D.H.9, cazas Bristol F.2b y el nuevo bombardero y torpedero Sopwith Cuckoo. Esta serie de interesantes cometidos continuaron hasta el 1 de febrero de 1920, en que el 186.° fue disuelto al ser redesignado 210.° Squadron.

Se reconstituyó durante la II Guerra Mundial en Drem, el 27 de abril de 1943, y recibió sus primeros aparatos, los Hawker Hurricane Mk IV, durante el mes de agosto en Ayr. Se entrenó como unidad cazacarros, con sus cañones de 40 mm y cohetes, y adoptó los Hawker Typhoon en noviembre de 1943. Sin embargo, antes de trasladarse al sur para comenzar a operar, se tomó la decisión de canviar el cometido del escuadrón, que recibió los Supermarine Spitfire Mk VB. Completó rápidamente la conversión a estos cazas y llegó a ser operativo en marzo de 1944, en que escoltó una incursión de bombardeo sobre Bélgica. Pero ésta también fue su última misión, ya que el 5 de abril de 1944 fue disuelto al ser convertido en el 130.° Squadron en Lympne.

El 5 de octubre de 1944, el escua-



Dos mecánicos retiran los calzos de las ruedas de un Hawker Typhoon del 186.° Squadron (foto Bruce Robertson).

drón fue constituido de nuevo, esta vez como unidad de bombardeo, y equipado con Avro Lancaster. Su base fue Tuddenham y se constituyó a partir de la Patrulla C del 90.° Squadron. Fue inmediatamente operativo en la ofensiva nocturna contra Alemania y tomó parte en las acciones masivas que fueron la norma de aquel último invierno de la guerra. No sólo participó en acciones de bombardeo, sino también en numerosas salidas de colocación de minas alrededor de las costas y puertos enemigos. Continuó en su cometido de bombardeo, incluidas algunas acciones diurnas en 1945, hasta el momento de su última acción, el 24 de abril de 1945. A continuación se incorporó a la operación «Manna» de lanzamiento de víveres a los holandeses y acabó efectuando también el traslado de prisioneros de guerra desde el continente. Fue disuelto en Stradishall el 17 de julio de 1945.



187.° Squadron

El 187.° Squadron se formó junto al 186.° en East Retford el 1 de abril de 1918 para la misma tarea. Dispuso de gran variedad de aparatos, no sólo Avro sino también Airco D.H.6, RAF B.E. 2e, Sopwith Pup y Sopwith Camel. Desempeñó el cometido de entrenamiento de caza nocturna hasta el final de la I Guerra Mundial, disolviéndose posteriormente en East Retford a principios de 1919.

Durante la II Guerra Mundial, la Patrulla de Desarrollo Halifax del Mando de Transporte experimentó con la utilización de este Handley Page en los cometidos de transporte. El 1 de febrero de 1945 esta patrulla se convirtió en el 187.° Squadron en Merryfield. Tal era su confianza en el Halifax que al cabo de un mes había comenzado a reequiparse con los Douglas Dakota. Con este aparato llevó a cabo una serie de vuelos a la India y viceversa, convirtiéndose ésta en su misión principal. Comenzó a desempeñar su tarea en abril y continuó hasta el día de la victoria sobre Japón. A continuación intensificó las operaciones de repatriación de tropas y de prisioneros de guerra. Así pues, el escuadrón estuvo muy ocupado hasta marzo de 1946, en que se decidió que operara en Europa efectuando salidas desde Membury con dirección a Alemania y Bélgica y viceversa. En el mes de julio, su servicio también incluyó vuelos en dirección a Italia, para lo que envió destacamentos a Bari y a Schwechat, en Austria. Esta misión continuó hasta el 1 de febrero de 1953 al ser redesignada la 2.ª Unidad Ferry Metropolitana en Aston Down. Sus tareas consistieron en el transporte de aparatos en el interior de Gran Bretaña y en Alemania, y dispuso de una flota propia de aparatos de transporte (Avro Anson, Vickers Valetta y Vickers Varsities) para transportar sus tripulaciones. Esta tarea duró dos años. Fue disuelto en Aston Down el 2 de setiembre de 1957.

188.° Squadron

El 188.° Squadron se formó el 20 de diciembre de 1917 en Throwley para servir en el entrenamiento de pilotos en las tareas de defensa nocturna de caza antes de ser enviados a los escuadrones de la *Home Defence*. Recibió para este cometido los Avro 504K y continuó con él hasta junio de 1918, en que se tomó la decisión de equipar los escuadrones de la Defensa Metropolitana con Sopwith Camel. El 188.° recibió Sopwith Pup y Camel para la preparación de pilotos para este modelo. Continuó desempeñando este papel hasta después de la I Guerra Mundial, disolviéndose finalmente en Throwley el 1 de marzo de 1919.



Dos Avro 504K del 188.° Squadron, una unidad de entrenamiento de pilotos nocturnos durante la I Guerra Mundial.

189.° Squadron

El 189.° Squadron se formó el 20 de diciembre de 1917 en Ripon para hacer frente a la creciente demanda de pilotos de caza nocturna. Fue destinado al entrenamiento de pilotos durante toda su existencia durante la I Guerra Mundial, sin llegar nunca a ser operativo. En un principio voló con Avro 504K y RAF B.E.2e, incrementando su dotación con Sopwith Pup en diciembre de 1917 y Camel un mes después. En enero de 1918 se trasladó a Sutton Farm, donde finalmente se disolvió el 1 de marzo de 1919.

El escuadrón se reformó en Bardney el 15 de octubre de 1944 para complementar a los escuadrones de Avro Lancaster del 5.° Group del Mando de Bombardeo. A finales de mes fue declarado operativo. Se trasladó a Fulbeck en noviembre y estuvo completamente dedicado a la ofensiva nocturna contra Alemania. Sólo llevó a cabo operaciones durante seis meses, pero en ese período el 189.° efectuó más de 652 salidas. Algunas de ellas fueron ataques diurnos, pero la mayoría eran acciones nocturnas contra las grandes ciudades alemanas. Su última acción se produjo el 25/26 de abril de 1945 contra una instalación petrolífera de Vallo, en Noruega. A continuación se unió al resto del Mando de Bombardeo en el lanzamiento de víveres a la población holandesa y la repatriación de prisioneros de guerra.

El 189.° se trasladó a Metheringham en octubre de 1945 y fue disuelto allí el 20 de noviembre de 1945.

190.° Squadron



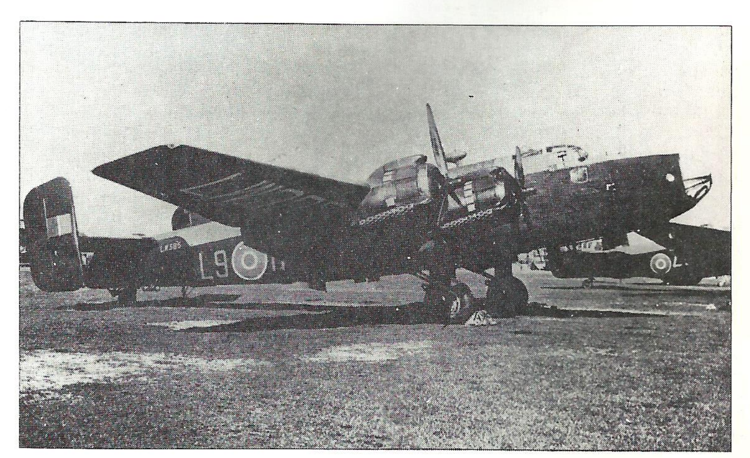
El 190.° Squadron se formó Rochfield, Newmarket, el 24 de octubre de 1917 y dotado con Airco D.H.6 y RAF B.E.2e. Su disolución tuvo lugar en enero de 1919.

El 1 de marzo de 1943 el escuadrón se reformó en Sullom Voe con Consolidated Catalina Mk IB. En el período de un mes hundió su primer submarino y fue inmediatamente declarado operativo para servir en la zona del Atlántico Norte. También participó en la acción de Spitzbergen, en la que proporcionó escolta antibuque. El escuadrón fue disuelto en Sullom Voe el 31 de diciembre de 1943.

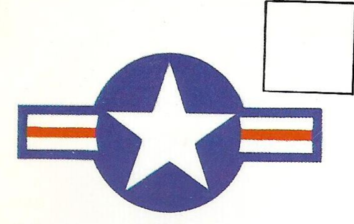
Cinco días después, el 190.° Squadron volvió a constituirse, para servir como unidad de apoyo a operaciones aerotransportadas en Leicester East, equipado con Short Stirling Mk IV. Se entrenó en las operaciones en abril y lanzó suministros durante la noche a los hombres del SOE en Francia. El 6 de junio transportó 400 paracaidistas a Caen y remolcó planeadores Airspeed Horsa a Francia. Se trasladó a Fairford y desde allí continuó con sus salidas de lanzamiento de suministros para las tropas o para los SOE. En setiembre participó en los lanzamientos de Arnhem, y en las difíciles y peligrosas misiones de aquella ofensiva perdió 10 aparatos en cuatro días. A continuación se trasladó a Great Dunmow. En marzo de 1945 remolcó planeadores más allá del Rhin con destino a la siguiente gran operación aerotransportada y lanzó paracaidstas sobre los Países Bajos para desorganizar la retirada de los alemanes.

Hacia finales de la guerra el escuadrón se requipó con Handley Page Halifax, que utilizó en vuelos regulares de carga con el Mando de Transporte hasta 1945, en que fue disuelto.

El 190.° Squadron utilizó sus Halifax en tareas de transporte encuadrado en el Mando de Transporte.



US Army Aviation



Con más de 8 000 helicópteros actualmente en servicio, además de unos 600 aviones de ala fija, el US Army posee uno de los máximos exponentes de la aviación militar mundial. A pesar de esta masiva flota de aeronaves, la actividad aeronáutica constituye sólo una parte del total de este servicio, que sigue edificado principalmente en torno al simple soldado de a pie.

Al igual que otros elementos de las Fuerzas Armadas de EE UU, el US Army ha sido objeto de una considerable modernización durante los últimos años. Por ejemplo, ha sido desplegado en cantidades considerables el nuevo carro de combate M1 Abrams junto con otros medios acorazados, al tiempo que la puesta al día de los elementos aéreos ha dado como resultado la amplia entrada en servicio del Sikorsky UH-60A Black Hawk; aproximadamente 1 100 ejemplares de este tipo se adquirirán para remplazar a parte de los 4 000 helicópteros Bell UH-1 Iroquois que todavía se mantienen en activo. La capacidad aérea contracarro está siendo también mejorada de forma importante mediante la elección del Hughes AH-64A Apache, que por ahora está en proceso de ser introducido en servicio de primera línea en Estados Unidos. Además de este nuevo material de vuelo, la remoción de modelos más viejos y bien probados, como los Bell AH-1 HueyCobra, Boeing Vertol CH-47 Chinook y Bell OH-58 Kiowa, ha permitido que sigan jugando un papel importante en el seno del US Army actual.

Desde el punto de vista operacional, el elemento más significativo del Ejército de EE UU es la división, de la que hoy existen 16 desplegables entre el continente norteamericano, Europa y Extremo Oriente. Predominan las divisiones de infantería, de las que hay en activo diez, de las cuales la mitad están clasificadas como divisiones de infantería mecanizada. Además, hay también tres divisiones acorazadas, una de caballería acorazada y dos aerotransportadas, una de las cuales (la 101.ª División) está organizada específicamente para la ejecución de asaltos aéreos, mientras que la otra, la 82.ª, es en esencia una división paracaidista. Otros elementos, menores, del US Army son varios regimientos y brigadas semi-independientes de infantería y acorazadas, junto a unidades de menor peso específico.

Independientemente de su cometido, la organización de las divisiones del Ejército sigue una misma directriz y todas ellas se amoldan a un esquema común. No obstante, esas divisiones cuentan con unidades especializadas que son las que, de hecho, reflejan el papel de la división. Por ejemplo, una típica división acorazada puede tener de cinco a seis batallones de carros, cuatro batallones de infantería mecanizada y un batallón de helicópteros; este último posee una cuidadosa mezcla de aparatos UH-1H o UH-60A para el transporte de tropas, de OH-58 Kiowa de exploración y de helicópteros artillados AH-1S HueyCobra. Las divisiones de infantería mecanizada consisten normalmente en cuatro batallones de carros, cinco batallones de infantería mecanizada, tres o cuatro batallones de artillería, un batallón de misiles antiaéreos y un batallón de helicópteros, organizado de forma similar al antes descrito. Las divisiones de infantería comprenden un único batallón de carros, seis batallones de infantería mecanizada y otros seis de infantería motorizada, en tanto que la famosa 82.ª División Aerotransportada tiene no menos de nueve batallones paracaidistas y tres de artillería. La 82.ª División es uno de los elementos primordiales de la Fuerza Operativa Conjunta de Despliegue Rápido.

Además de estos elementos orgánicos de aviación, existe un gran número de elementos equipados con helicópteros y aviones, la mayoría de los cuales están asginados directamente a otras unidades, proporcionándoles apoyo aunque dependientes de forma directa de varios estados mayores del Ejército. El material de vuelo empleado por esas unidades comprende el helicóptero CH-47 Chinook y los aviones Grumman OV-1 Mohawk, Beech U-21 y Beech C-12 Huron, cuyos cometidos abarcan funciones tan diversas como el apoyo a operaciones de asalto, movimiento de tropas y artillería, reconocimiento aéreo, adquisición de datos de inteligencia, vigilancia del campo de batalla, enlace y tareas rutinarias de transmisiones.

En lo que se refiere a la actividad aérea, la aviación del US Army está englobada en cinco categorías principales, que son el transporte de tropas, la exploración, el suministro de fuego de apoyo, el transporte de materiales y el reconocimiento y la lucha electrónica. El nuevo equipo en vías de adquisición, sumado a los principales programas de puesta al día actualmente en proceso de ejecución, suponen que cada una de estas actividades sea desempeñada por modelos especializados desde ahora hasta el final del decenio presente.

En la primera mitad de 1985, el principal helicóptero de transporte de tropas es el Bell UH-1 Iroquois, del que varios miles de unidades siguen en activo. La variante más utilizada es la UH-1H, si bien todavía se emplean varios subtipos más antiguos y menos capaces, principalmente en las filas de elementos de segunda línea de la Guardia Nacional y de la Reserva del Ejército. Las prestaciones en este campo han mejorado recientemente a raíz del despliegue del Sikorsky UH-60A Black Hawk, del que hay unos 500 ejemplares operando en Estados Unidos y la República Federal de Alemania. La recepción de este modelo continuará en virtud de un programa a plazo medio hasta 1 107 ejemplares, pero su relativamente elevado coste unitario perjudica la sustitución de los Huey existentes en su totalidad; sin embargo, el modelo de Sikorsky desempeñará un papel importante en las filas del US Army en un futuro próximo.

Las misiones de exploración dependen hoy de dos modelos básicos, a saber, el Bell OH-58 Kiowa y el Hughes OH-6A Cayuse, si bien está previsto que el segundo sea dado de baja hacia 1990. El Kiowa, empero, está siendo objeto de una modernización, por la que 720 unidades se convertirán al tipo mejorado OH-58D, con un visor de mástil que permitirá que este modelo pueda operar tanto de día como de noche. Seguirán todavía en servicio cantidades sustanciales del menos capaz OH-58C, que no obstante están sufriendo varias modificaciones que mejorarán su índice de supervivencia en el campo de batalla.

En el apartado de los helicópteros artillados, el Bell HueyCobra ha sido generosamente modernizado en años recientes, y en su versión actual AH-1S es muy superior al original AH-1G que entró en servicio en los años sesenta. Su armamento primario es el misil contracarro TOW, del que cada AH-1S es capaz de llevar hasta ocho; ello, unido a su armamento integral de cañones y a contenedores de cohetes y granadas, hace del HueyCobra un enemigo respetable. La instalación de nuevos sensores y la mejora de los sistemas de navegación y transmisiones han ayudado al Cobra a mantenerse en un primer plano en el campo de los helicópteros contracarro, y no es descabellado pensar que todavía están por llegar otros programas de puesta al día de este modelo. Aproximadamente unos 1 000 HueyCobra siguen en activo con el US Army; a ellos comienzan a unirse los primeros ejemplares de una flota prevista de 446 AH-64A Apache, modelo de Hughes que es todavía mucho más poderoso en lo que respecta a capacidad de carga útil y panoplia de armas.

El potencial de transporte pesado ha mejorado de forma importante gracias a la adquisición del Boeing Vertol CH-47D Chinook, cuyas entregas comenzaron en febrero de 1983 a la 101.ª División Aerotransportada (de Asalto Aéreo) en Fort Campbell (Kentucky). En este caso, la obtención de este modelo se ha conseguido mediante un programa de conversión, por el que, cuando se haya completado, se habrán modificado 436 viejos CH-47A, B y C en la versión CH-47D, que presenta un sistema de control de vuelo automático, motores repotenciados, tres eslingas externas y sistemas eléctricos redundantes, entre otras mejoras. Además del Chinook, un número modesto de helicópteros grúa Sikorsky CH-54 Tarhe sigue en activo en escalones de segunda línea, si bien se cree que no por mucho tiempo.



Un Bell OH-58A Kiowa del Ejército de EE UU captado en la base de Holloman, en Nuevo México (foto Philip D. Chinnery).

La última misión es la de lucha electrónica y reconocimiento, y es quizá ésta la más interesante (y posiblemente también la más oscura) de las actividades emprendidas por el US Army, ya que depende de aviones de ala fija y de alas rotativas extensamente modificados. Los modelos comprendidos en esta categoría son variantes de los Mohawk, C-12 Huron, U-21 Ute e Iroquois, al tiempo que, con la vista en el futuro, está previsto adquirir 77 ejemplares del EH-60A Quick Fix II, una versión del Black Hawk dedicada a la perturbación de transmisiones.

Además de los tipos primarios de combate detallados hasta ahora, el US Army posee una importante flota de aviones utilitarios empleados en misiones rutinarias de transmisiones y enlace. En estos papeles sirven cantidades variables de los C-12 Huron, U-21 Ute, Beech T-42 Cochise y Beech U-8 Seminole, en tanto que en esa flota se encuentran también cantidades menores de aviones de Havilland Canada UV-18A Twin Otter y Pilatus UV-2A Chiricahua.

El entrenamiento de los pilotos del US Army está centrado principalmente en Fort Rucker (Alabama), donde operan tanto aviones de ala fija (U-8F, T-42A y OV-1C) como helicópteros (Hughes TH-55A y UH-1), en tanto que los elementos de segunda línea de la Guardia Nacional y la Reserva del Ejército utilizan, entre ambos, alrededor de 3 000 aviones y helicópteros. La organización de los escalones de segunda línea sigue un esquema similar al de las unidades regulares del US Army y, de hecho, algunos elementos de las fuerzas de reserva pueden ser utilizados para completar los efectivos de las unidades de primera línea en caso de movilización.

Modelos empleados por la Aviación del Ejército

Beech C-12/RC-12 Huron
Beech T-42A Cochise
Beech U-8 Seminole
Beech U-21/RU-21 Ute
Bell AH-1S HueyCobra
Bell OH-58A/C Kiowa
Bell UH-1 Iroquois
Boeing-Vertol CH-47A/B/C/D Chinook
Cessna T-41A Mescalero
de Havilland Canada UV-18A Twin Otter
Grumman OV-1/RV-1 Mohawk
Hughes AH-64A Apache
Hughes OH-6A Cayuse
Hughes TH-55A Osage
Pilatus UV-20A Chiricahua
Sikorsky CH-54A/B Tarhe
Sikorsky UH-60A Black Hawk